



EURO

Auto Bild

EUROPAS NR. 1

Hyundai
Santa Fe

S. 36

Ford Mondeo Turnier Vignale

Renault Espace



Konzeptvergleich SUV, Kombi, Van MIT WELCHEM FAHREN FAMILIEN AM BESTEN?

S. 46



Hybrid im Dauertest 100 000 KM IM TOYOTA YARIS

Sechs Produkte im Test WAS BRINGT LACKVERSIEGELUNG?

S. 66

**SUV
DUELL**

SKODA JAGT

BMW

NEUER SKODA KODIAK



NEUER SKODA KODIAK



NEUER BMW X3

S. 12

ERSTE FAHRT IM NEUEN VW TIGUAN



S. 26

So gut funktioniert das neue
Bedienkonzept wirklich



S. 20

NEUE MERCEDES E-KLASSE GEGEN KULT-BENZ W 124

AUDI | WIRD ENDLICH MUTIG!

**NEUES DESIGN UND
NEUE MODELLE**

NEUER AUDI Q4



**NEUER AUDI
A6 AVANT**

\$.8

**NEUER AUDIO
CITY**



S. 76



Reportage

DIE WILDEN DRIFT- GIRLS AUS SÜDAFRIKA



ab
19.990 €*

Change is good.

Die neuen SUV-Modelle
Hyundai Tucson und Santa Fe



Selten zuvor hat Veränderung so viel Kraft entfaltet: Die neuen SUVs Hyundai Tucson und Santa Fe definieren die Spielregeln in ihrer Klasse neu. Mit durchzugsstarken Motoren, einem selbstbewussten Design und einer Vielzahl innovativer Technologien. Vom Autonomen Notbremsassistenten bis zum Totwinkelassistenten zeigen vorausschauende Systeme, dass bei diesen SUVs Fahrspaß und Sicherheit eine untrennbare Einheit sind. Treiben Sie den Wandel auf der Straße voran und erleben Sie mehr unter hyundai.de

 **NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.**



* Unverbindliche Aktionspreisempfehlung der Hyundai Motor Deutschland GmbH für den Hyundai Tucson blue 1.6 GDi Classic (Kraftstoffverbrauch innerorts: 7,9 l/100 km; außerorts: 5,4 l/100 km; kombiniert: 6,3 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 147 g/km; Effizienzklasse: C. Nach EU-Messverfahren. ** 5 Jahre Fahrzeug- und Lack-Garantie ohne Kilometerbegrenzung sowie 5 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen); 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modellabhängige Sonderregelungen.

Chefredakteur
BERND WIELAND



VOM ALTEN JAGUAR BIS ZUM FAHRERLOSEN AUTO – GEHEN SIE MIT UNS AUF ZEITREISE!

DIESE AUSGABE blickt ein bisschen zurück und ganz weit nach vorn. Fangen wir mit dem Zurück an: Der neuen Mercedes E-Klasse haben wir den Kult-Benz W 124 von 1985 gegenübergestellt – und dem neuen Jaguar XJ seinen Urahn von 1968. Warum? Erstens, weil historische Autos immer unsere Herzen wärmen und man eigentlich nie genug Oldies im Blatt haben kann. Aber vor allem, weil sich anhand der klassischen Fahrzeuge am besten messen lässt, wie viel Fortschritt in den modernen Nachfolgern steckt.

Damit sind wir beim Blick nach vorn. Zum ersten Mal in der Geschichte von AUTO BILD haben wir gleich zwei Themen, die zur sogenannten New Mobility gehören, hintereinandergepackt: Helene Schmidt testete in den Niederlanden einen Minibus, der Passagiere ohne Fahrer chauffiert. Und Dirk Branke probierte aus, wie gut oder schlecht autonomes Fahren in der Megacity Tokio funktioniert. Für Puristen mag das ein bisschen gruselig klingen – aber der Blick nach vorn ist für uns sogar noch wichtiger als der nach hinten.



„Anhand der klassischen Fahrzeuge lässt sich am besten messen, wie viel Fortschritt in den modernen Nachfolgern steckt.“

KONTAKT

redaktion@autobild.de



twitter.com/autobildonline



facebook.de/autobild



Mini-Marathon



Wer einen Marathon läuft, muss topfit sein. Der Brite Ross Edgley lächelt darüber nur milde. Er hat die 42,195 Kilometer jetzt mit Mini Countryman im Schlepptau bewältigt. In 19 Stunden zog der Fitness-Guru das 1,5 Tonnen schwere Auto mit purer Muskelkraft über die Distanz. Neuer Rekord.

PS-Rekord

461 Millionen

PS sind 2015 neu auf die deutschen Straßen gekommen. Ein neuer PS-Rekord. Durchschnittlich hatten die 3,2 Millionen Neufahrzeuge 144 PS unter der Haube, eine Leistungssteigerung um 4 PS zum Vorjahr.

Kein Autonomer



„Das ist so verlockend wie eine Rolex fürs Eierkochen. Einen Porsche will man selbst fahren.“

Porsche-Chef Oliver Blume im „Westfalen-Blatt“ über autonomes Fahren

Beliebter Vogel

Die beliebteste Beleidigung auf deutschen Straßen ist das „Vogelzeigen“. Laut einer Forsa-Studie im Auftrag von CosmosDirect haben sich 21 Prozent der Befragten schon mal dazu hinreißen lassen. 14 Prozent gaben sogar zu, anderen auch schon den Mittelfinger gezeigt zu haben.



AUTO BILD - AUCH ALS TABLET-APP



Jede Ausgabe gibt es auch als interaktives Magazin für das Apple iPad und andere Tablet-Computer.

FOTOS: HERSTELLER/2, MCPHOTO / VARIO IMAGES, S. HABERLAND

Panamera: Kampf den Knöpfen

Die neue Porsche-Limousine wird vorn sportlicher, hinten schlanker – und im Cockpit seine vielen Knöpfe los. **S. 16**



Der Mokka wird zum Mokka X

Von wegen zweiter Aufguss – der Mokka bekommt demnächst ein Facelift, das ihn noch schmackhafter machen soll. Neben dem neuen Namen Mokka X und optischem Feinschliff wird er vor allem technisch stärker. **S. 24**



Gebraucht: Geht der Outlander im Alter baden?

Der SUV von Mitsubishi meistert die tiefe Pfütze problemlos. Kann er auch auf der Hebebühne überzeugen? **S. 70**



Jaguars Feinster einst und heute

Zum Facelift des Jaguar XJ laden wir den ersten XJ ein. Ein Treffen auf höchstem Niveau. **S. 32**



AUTOS IN
DIESEM
HEFT

Audi A6 Avant	8	Ford Mondeo Turnier	36	Lada Kalina Cross 1.6 16V	34
Audi RS 6 Avant performance	35	Ford Mustang Shelby GT350	30	Mercedes E-Klasse.....	22
Audi Q4	8	Hyundai Santa Fe	36	Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D	70
Audi City	8	Jaguar XJ12	32	Nissan Leaf	54
BMW X3	12	Jaguar XJR	32	Nissan IDS	54



Erste Stunde Fahrzeugkunde

Einige Autobauer möchten, dass neue Batterien durch die Werkstatt angeliefert werden. Wir haben ausprobiert, was passieren kann, wenn man selbst wechselt. **S. 58**

Mustang dreht durch

Als Shelby GT350 wird der Ford Mustang endgültig zum Rock'n'Roller. Bis zu 8250 Touren und stattliche 533 PS unterstützen das moderne Pony-Car dabei nach Kräften. **S. 30**



Dieser Bus hat keinen Busfahrer

In den Niederlanden werden jetzt fahrerlose Kleinbusse auf öffentlichen Straßen getestet. Wir haben uns bei der Jungfernfahrt in einen dieser WEpods gesetzt. **S. 52**



So fährt der Günstig-SUV von Lada

Mit dem Kalina Cross starten die Russen jetzt auch im Segment der kleinen SUV. Wir konnten das Schnäppchen schon fahren. **S. 34**

INSIDER

Die Designer-Mode von Audi:
Neuer Audi A6 Avant, neuer Q4, neuer City 8
Zwei neue Kompakt-SUV:
Neuer BMW X3, neuer Skoda Kodiak 12

NEWS

Porsche: Das Cockpit des nächsten Panamera 16
Technik: Forschung am aktiven Gaspedal 17
Recht: Juristen fordern Dashcam-Gesetz 18
Interview: Pininfarina-Design für einen Traktor 18
Aufreger: Das lange Warten auf Ersatzteile 80

NEUE AUTOS

Mercedes E-Klasse trifft den Kult-Benz W 124 20
Opel Mokka: Facelift für den Mini-SUV 24

ERSTE FAHRT

VW Tiguan: Wintertest bei minus 15 Grad 26
Ford Mustang Shelby GT350 mit 533 PS 30
Jaguar XJ trifft seinen Urahn von 1968 32
Skoda Octavia Combi RS 4x4 im Wintertest 34
Audi RS 6 Avant mit 605 PS 35

TEST

Konzeptvergleich: Van, SUV oder Kombi?
Renault Espace, Hyundai Santa Fe, Ford Mondeo Turnier .. 36

TAGEBUCH

Kleiner Service beim Renault Twingo 42

DAUERTEST

Toyota Yaris Hybrid über 100 000 km 46

NEW MOBILITY

Das erste Auto ohne Fahrer 52
Autonom im Großstadtverkehr 54

SERVICE

Kann man Starterbatterien noch selber wechseln?
Viele Hersteller sagen Nein. Wir haben es ausprobiert 58
Ausgezeichnet: Die wertstabilsten Autos 62
Lackversiegelungen im Test: Wie gut ist der Schutz? 66
Ärger mit dem Auto? Wir helfen 68

SECONDHAND

Mitsubishi Outlander – ein Geheimtipp? 70

FASZINATION

Wie junge Frauen in Südafrika Drift-Shows rocken 76

RUBRIKEN

Kreuzworträtsel 45
Post 74
Sperzel 75
Impressum 75
Vor 25 Jahren 80
Das letzte Wort 80

Opel Mokka X	24
Porsche Panamera	16
Skoda Kodiak	12
Renault Espace	36
Skoda Octavia RS Combi TDI 4x4	34

Toyota Yaris 1.5 Hybrid	46
VW Tiguan 2.0 TDI SCR 4Motion	26





**JOHANNESBURG,
SÜDAFRIKA**

FOTO: M. BEGA

... UND SIE LENKT MIT DEM FUSS

Stacey Lee May heißt die junge Frau; Suicide Slide heißt ihr Trick. Dabei hängt sie sich bei fixierten Pedalen kopf- über aus dem Fahrerfenster ihres BMW 3er und steuert den Rechtslenker mit dem rechten Fuß. Stacey ist 19 Jahre alt, sie gehört zu den wilden Girls, die in Südafrika den Motor-Volkssport „Spinning“ aufmischen. Wie die Drifter-Szene entstand und warum eine 14-Jährige von einer Profikarriere träumt, lesen Sie in diesem Heft ab Seite 76.





Scharfe Kanten,
muskulöse Flächen,
markantes Licht:
der neue A6 Avant

DIE KONKURRENTEN DES AUDI A6 AVANT



Mercedes E-Klasse T-Modell

Sieht aus wie ein großer C-Klasse-Kombi, debütiert Anfang März auf dem Genfer Salon, ist auf Wunsch und gegen Aufpreis so schlau wie die Prof.-Dr.-Dipl.-Ing.-Limousine.



BMW 5er Touring

Stilistisch kein Quantensprung, aber gewiss wieder ein solides und fahraktives Auto. Geht im März 2017 in Serie, kommt als Hybrid, aber leider nicht als M5 Touring.

Neuer A6 Avant, Q4 und Audi City



NEUE DESIGNER- TEILCHEN VON AUDI

Man muss sich nur trauen. So wie Audi, wo die Formensprache - wieder mal - neu erfunden wird

FRAGEN SIE ETWA zuerst nach IQ und Netto Gehalt? Eben. Erst mal zählt das Äußere – wenn Verstand und Vermögen dann auch noch passen, umso besser. Und wie bei der Partnerwahl geht es meist auch beim Autokauf zu. Erst mal muss das Design überzeugen, dann folgt der Blick aufs Datenblatt. Heißt für Audi: Bei hohem Wiedererkennungswert müssen neue Modelle klar unterscheidbar, sexy und technisch anspruchsvoll sein. So wie der neue A6 Avant, ein weiteres Q-Modell und ein Elektroauto für die Stadt.

AUDI
A6
AVANT
AB 2018

DER SCHÖNSTE KOMBI HEISST **A6 AVANT** - JEDENFALLS AB 2018

Der A6 Avant war noch nie ein nutzwertbetonter Lademeister. Das ändert sich auch nicht, wenn im Frühjahr 2018 die Neuauflage mit dem Code C8 in Serie geht. Im Gegenteil: Der nächste Avant wird noch sportlicher, noch luxuriöser, noch dynamischer. Das geht zwar auf Kosten der Laderaumhöhe, die spielt aber in der Praxis keine Rolle, weil kaum ein Kunde das Auto bis unters Dach volllädt. Um seiner Rolle als Sportkombi gerecht zu werden, fällt der C8 noch breiter, flacher und bulliger aus. Der achteckige Singleframe-Grill spannt sich fast über die gesamte Wagenfront, die Signatur der LED-Scheinwerfer erkennt man schon aus der Ferne, die Kotflügel sind breiter ausgestellt als bisher. Vor allem der RS 6 Avant sieht aus, als könne er vor Kraft kaum laufen.

Als erster A6 rollt der C8 nicht nur als Verbrenner, sondern auch als Hybrid vom Band. Anders als BMW bieten die Herren der Ringe neben dem Zweiliter-Plug-in-Gespann auch eine V6-Variante an. Zur Wahl stehen außerdem Benzin- und Diesel mit einer Systemleistung von bis zu 450 PS. Der stärkste Sechszylinder bringt es ohne E-Unterstützung sogar auf 600 PS. Da ergibt es eigentlich keinen Sinn mehr, parallel dazu einen V8 anzubieten, dessen Entwicklung in Zukunft von Porsche verantwortet wird (EA825).

Einheitlich mit an Bord sind ein zweites 48-Volt-Bordnetz und ein Mildhybrid-Paket, mit dem man boosten und ein paar Meter weit elektrisch fahren kann. Als Basismotorisierung bleiben TFSI und TDI mit zwei Liter Hubraum auch dem neuen A6 erhalten. Der Top-Diesel, ein Dreiliter-V6 mit elektrisch angetriebenem Verdichter und doppelter Aufladung, bringt es auf 408 PS. Damit macht der Sechszylinder den kaum kräftigeren V8 obsolet.

Innen verspricht der neue A6 Avant intuitive Bedienung, Connectivity auf aktuellstem Stand, Assistenzsysteme satt, viele neue Luxus-Extras und unterschiedlichste Ausstattungswelten. Das Cockpit in Form eines Breitwand-Autokinos mit Surround-Sound lässt sich nicht nur mit Drehreglern und Drucktasten, sondern auch per Spracheingabe und Gestensteuerung befehlen. Vollautonom zu fahren ist zwar technisch möglich, hängt aber von der Erfassung der Infrastruktur und dem Wohlwollen des Gesetzgebers ab. >>

➔ Audi Q4
und Audi
City finden Sie
auf den folgenden
Seiten



DER AUDI Q4 HAT 450 KILOMETER REICHWEITE

Seit der Einigung mit Fiat hat Audi wieder freien Zugriff auf die komplette Q-Namenspalette. Der Q Junior wird zum Q1, der Q1 darf nun doch Q2 heißen, der nächste Q3 wird geringfügig größer, der Q4 ist der zweite Elektro-Q nach dem Q6 e-tron, der 2018 auf den Markt kommt. Ob neben der bald lückenlosen Q-Familie noch Platz ist für den weit gediehenen TTQ, muss der Vertrieb entscheiden.

DIE KONKURRENTEN DES AUDI Q4



Mercedes GLC Coupé

Coupé ab Ende 2016 nur mit Verbrenner, doch der normale GLC kommt auch als ELC mit elektrifiziertem Antrieb.



BMW X4

Die Laufzeit des X4 ist ungewöhnlich kurz, schon Mitte 2018 startet der Nachfolger. Dann auch als X4 M, nicht aber als sparsamer Plug-in-Hybrid.

Im Prinzip könnte er das Innenleben vom nächsten E-Golf übernehmen, doch stattdessen soll er als erster Audi aus Elementen des Modularelektro-Baukastens (MEB) zusammengesetzt werden, der frühestens 2020 seinen Einstand feiert. Während man für den günstigsten Q6 mindestens 66 000 Euro anlegen muss, kostet der Einsteiger-Q4 mit 70-kWh-Batteriepaket und rund 220 kW Höchstleistung circa 49 000 Euro. Die Dauerleistung liegt bei 180 kW, die Reichweite unter normalen Bedingungen bei 450 Kilometern.

Möglicherweise sind diese Werte eher konservativ gerechnet, denn die Entwicklung der Elektromobilität macht rasche Fortschritte. Die Energiedichte

FOTOS: A. SCHICK/ZEITUNG, T. BÄDER; FOTOMONTAGE: LARSON/IZI, A. AWAIRARI

Eigenständige
Coupé-Karosserie,
Technik aus dem
Elektro-Baukasten



AUDI Q4

AB 2020

AUDI CITY

AB 2022

der Akkus wird mit der nächsten Batteriegeneration deutlich zunehmen, die Kosten pro Kilowattstunde sollen sich zeitnah auf 100 Euro halbieren, der Aufbau eine Lade-Infrastruktur kommt hierzulande mit circa 600 Millionen Euro günstiger als erwartet. Trotzdem ist der Q4 um mindestens 400 Kilo schwerer als ein ähnlich starker Verbrenner. Um die Fahrwiderstände möglichst gering zu halten, müssen die Stirnfläche der fünftürigen Coupé-Karosserie wie auch der c_w -Wert möglichst klein gehalten werden. Der Einsatz einer tempoabhängig gesteuerten Aerodynamik hilft dabei, den Luftwiderstand bei höherem Tempo zu verringern. Der Navigations-

assistent kennt die Route, die Verkehrsdichte und demnächst auch die Ampelphasen – das hilft, unnötige Brems- und Beschleunigungsmanöver auf ein Minimum zu reduzieren.

DER KLEINE STROMER AUDI CITY IST GANZ SCHÖN SMART

Wenn alles nach Plan läuft, dann wird Audi auf dem Pariser Salon im Oktober ein bis ins letzte Detail innovatives Stadtauto vorstellen. Der aus Aluminium gefertigte Viersitzer besitzt vier elektrisch angetriebene Räder, die durch einen Lenkwinkel von etwas über 90 Grad das Einparken quer zum Bürgersteig ermöglichen.

Das vollautonom bewegte Vehikel kommt ohne Lenkrad und Pedalerie aus. Es kann in beide Richtungen fahren, schaltet Scheinwerfer und Rücklicht bedarfsgerecht und sorgt über einen in die Bodenplatte integrierten Drehteller dafür, dass die Passagiere nicht plötzlich mit dem Rücken zur Fahrtrichtung unterwegs sind. Der Ein- und Ausstieg erfolgt berührungslos über große Schiebetüren. Das großflächig multimedial möblierte Interieur dürfte selbst anspruchsvolle Chip-Junkies überzeugen.

Der vollautonome
Audi City fährt ohne
Lenkrad in beide
Richtungen. Front und
Heck sind gleich

Die Frage, ob und wann der Hightech-Stadtfloh gebaut wird, stellt sich erst später. Dann, wenn wir klarer sehen in Bezug auf die verkehrsrechtlichen Regeln des Individualverkehrs in den Großstädten von morgen.

FAZIT
Mitarbeiter
GEORG KACHER



DIE TRAUEN SICH WAS, die Ingolstädter. Der neue A6 Avant verbindet ein deutlich mutigeres Design mit anspruchsvollen technischen Inhalten. Das SUV-Coupé Q4 folgt dem Q6 e-tron und liefert – nahezu zeitgleich mit dem BMW i6 und dem B-Klasse-Nachfolger mit E-Motor – ein ganz klares Bekenntnis zum emissionsfreien Elektroantrieb. Und der innovative Cityflitzer zeigt, was machbar ist, wenn der Fantasie der Ingenieure und dem Budget keine kleinlichen Grenzen gesetzt werden. Kann sein, dass Audi seinen Werbeslogan demnächst ändern muss. In „Vorsprung nicht nur durch Technik, sondern auch durch Design“.



Neuer BMW X3
mit neuer Plattform
ab Herbst 2018

NEUER KODIAK
GEGEN NEUEN
BMW X3

Skodas Angriff in der Trendklasse

Mit dem Kodiak will Skoda wachsen – und der Premiumkonkurrenz wie dem BMW X3 frech ans Blech fahren. Eine erste Studie zeigen die Tschechen im März

Skoda Kodiak Premiere
im Oktober 2016

AUTO BILD SPINNT – der freche Skoda-BMW-Vergleich scheint das nahezulegen. Die VW-Tochter, bekannt vor allem für günstige Preise, gegen den weltweit führenden Premiumanbieter? Klingt komisch, passt aber! Schon mit dem neuen Superb hat Skoda ein überzeugendes Auto abgeliefert. Und das nicht nur technisch – auch optisch haben die Tschechen ein imposantes Auto auf die Räder gestellt. Weniger wegen

seiner üppigen Abmessungen, sondern weil es Chefdesigner Jozef Kabaň gelungen ist, der Marke ein selbstbewusstes Gesicht zu geben, ohne zu aggressiv zu werden. Kein Wunder also, dass der ehemalige Chef Winfried Vahland hinter vorgehaltener Hand den BMW 5er als Lieblingsgegner gesehen hat.

Im Herbst geht das Duell in die nächste Runde. Denn dann rollt der erste große SUV der VW-Tochter an

den Start. Um die Kunden auf den Kodiak vorzubereiten, zeigt Skoda im März zunächst eine Studie des sieben-sitzigen Geländewagens. Erklärter Gegner: der nächste BMW X3.

DIE STUDIE IST SEHR NAH AN DER SERIE

Schon die ersten offiziellen Skizzen zeigen, dass Kabaň dort weitermacht, wo er mit dem Superb aufgehört hat. Die aufrechte Front mit dem drei-

Mit dieser offiziellen Zeichnung kündigt Skoda den Kodiak noch als Studie „Vision S“ an. Sie wird im März in Genf gezeigt, die Serienversion kommt im Herbst



Offizielles Bild

dimensionalen Kühlergrill und das neu interpretierte Vieraugengesicht zeugen von einer Menge Selbstbewusstsein. Und das täuscht nicht, mit einer Breite von 1,91 Metern bei einer Höhe von 1,68 Metern macht sich der Skoda im Rückspiegel so richtig fett.

So fett sogar, dass der neue BMW X3 optisch kaum noch Premiumvorsprung für sich in Anspruch nehmen kann. Ganz im Gegenteil, gegen >>



» den betont progressiv gezeichneten Tschechen wirkt der nächste X3 fast eine Spur langweilig. Denn obwohl kein Blechteil vom aktuellen Modell übernommen wird, ist der Fortschritt zumindest optisch überschaubar.

TECHNISCH FÄHRT DER X3 VORNEWEG

Den gibt es hingegen unter dem Blech. Zwar wird der Skoda mit einer Länge von 4,70 Metern und dem langen Radstand von 2,79 Metern deutlich mehr Platz bieten – technisch hingegen wird BMW aus dem Vollen schöpfen. Das liegt an der neuen Plattform CLAR („Cluster Architecture“), die zuvor schon vom neuen BMW 5er genutzt wird. Und ähnlich wie die Oberklasse-Limousine wird auch der neue SUV von

zahlreichen Innovationen profitieren, die wir schon aus dem aktuellen BMW 7er kennen. Dazu gehören neben einer Armada von Assistenzsystemen ein Bedienkonzept mittels Gesten sowie die Vollvernetzung bis hin zum autonomen Fahren.

Aber auch bei den klassischen Disziplinen hat BMW nachgelegt. Der neue X3 wird rund 100 Kilogramm leichter, seine neuen Vier- und Sechszylinder bekommen eine PS-Spritze und sollen trotzdem sparsamer sein. Dazu kommt ein neuer Plug-in-Hybrid, der rein elektrische Reichweiten um die 50 Kilometer erwarten lässt.

Mit einer elektrifizierten Version kann hingegen auch Skoda dienen. Der Kodiak dürfte das erste Modell

der Tschechen werden, das die Technik des Passat GTE nutzt. Heißt konkret, dass ein aufgeladener 1,4-Liter-Vierzylinder mit einem Elektromotor gekoppelt wird. Macht 211 PS Systemleistung und ebenfalls rund 50 Kilometer elektrische Reichweite. Den Rest der Motoren kennen wir vom Superb. Sie reicht vom kleinen 1,6-Liter-Diesel mit 120 PS bis zum 280-PS-Benziner. Allradantrieb und Doppelkupplung kosten Aufpreis.

Womit wir bei den Preisen wären. Skoda bleibt sich zumindest hier treu und wird den Kodiak ab 24 000 Euro anbieten. Der BMW dürfte wie gehabt rund 15 000 Euro teurer sein. Und damit den ein oder anderen BMW-Fahrer zu der Überlegung bringen, ob nicht vielleicht der Skoda der cleverere Kauf wäre.



SKODA KODIAK

Auch das Heck strotzt vor Selbstbewusstsein – und Größe. Der Skoda wird mit sieben Sitzen angeboten



FAZIT
Redakteur
STEFAN VOSWINKEL

FOTO: S. HABERLAND; FOTOMONTAGE: A. AWARIARI (2)

Skoda wächst über sich hinaus, bringt den ersten Mittelklasse-SUV. Mit selbstbewusstem Design, viel Platz für bis zu sieben Passagiere und moderner Technik plötzlich ein Konkurrent für den neuen BMW X3. Wer hätte das vor ein paar Jahren gedacht?

BMW X3

Optisch kein großer Schritt gegenüber dem aktuellen Modell, technisch aber eine ganz neue Plattform



Das ist zu viel
für die da oben.

Vereinbaren Sie jetzt eine
Probefahrt!



Der Dacia Duster
Schon ab **10.690,- €¹**

DACIA

www.dacia.de

Dacia Duster SCe 115 4x2: Gesamtverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert (l/100 km): 7,7/5,6/6,4; CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 145. Dacia Duster: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 8,1-4,4; CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 155-115 (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

¹ UPE zzgl. Überführung für einen Dacia Duster Essentiel SCe 115 4x2. Abbildung zeigt Dacia Duster Prestige mit Sonderausstattung.
Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

News

ALLES
WICHTIGE
IN KÜRZE



Hallo, Zukunft:
Panamera-Cockpit mit
großem Bildschirm
und Touchpad statt
Schalterflut auf der
Mittelkonsole



Porsche

Panamera wird Knöpfe los

Exklusiv: Das Cockpit der neuen Porsche-Limousine wurde kräftig aufgeräumt

EIN HALBES JAHR vor seiner Premiere haben unsere Erbkönig-Fotografen den Innenraum des neuen Porsche Panamera

ungetarnt erwischt. Das Foto zeigt, dass Porsche die Limousine voll vernetzt. Über der Mittelkonsole sitzt künftig ein großer 14,5-Zoll-Touchscreen. Wie schon im facegelifteten Elfer wird auch der neue Panamera über Verkehrsnachrichten in Echtzeit verfügen. Eine App ermöglicht zudem, wichtige Fahrzeugfunk-

tionen wie etwa den Ladezustand des Akkus der Plug-in-Hybrid-Version vom Smartphone aus zu kontrollieren.

Auf der Mittelkonsole verschwinden mit Ausnahme des Lautstärkereglers die zahlreichen Knöpfe. Funktionen wie das Verstellfahrwerk werden über ein großes Touchpad bedient. Beim Außendesign macht der Panamera einen ähnlich großen Sprung. Das Heck wirkt deutlich schlanker als bisher, die Front sportlicher.

Der neue Panamera wird im Oktober in Paris präsentiert.



Der Elefantapo-
list Geschichte:
flaches Heck des
neuen Porsche Panamera

60

Euro erhalten Werkstätten von VW für jedes Software-Update beim Rückruf der 2,5 Millionen Betrugs-Diesel. Damit verdiene die Werkstatt „praktisch nichts“, zitiert die Deutsche Presse-Agentur betroffene Betriebe.



MEINE
MEINUNG
Redakteur
HAUKE SCHRIEBER

ILLEGALE AUTORENNEN: STOPPT DEN WAHNSINN!

EIN UNBETEILIGTER stirbt am 1. Februar bei einem illegalen Autorennen. Mitten in Berlin. Die Raser, teilweise selbst schwer verletzt, werden wegen fahrlässiger Tötung vor Gericht kommen. Die Familie des Opfers wird das kaum trösten. Was wir brauchen, ist die ganze Härte des Gesetzes. Ich fordere für alle ermittelten Teilnehmer von illegalen Autorennen – ganz gleich ob lange verabredet in einem Industriegebiet oder spontan abgemacht an einer Innenstadt-ampel – ein lebenslanges Fahrverbot. Übrigens: 2002 starb der Sohn des Kölner Oberbürgermeisters als unbeteiligter Fußgänger bei so einer Raserei. Das Urteil: zwei Jahre auf Bewährung, drei Jahre Führerscheinentzug...

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (3); HERSTELLER; R. HOLTZ; S. HABERLAND; FOTOMONTAGE: A. AVARWART (3); LARSON; AUTOMEDIA

FAKTENCHECK

1. WAS IST DAS?

Das aktive Gaspedal kann mithilfe von Elektromotoren vibrieren oder klopfen. Oder den Widerstand verändern, den es dem Gasfuß des Fahrers entgegengesetzt.



2. WAS SOLL DAS?

Die Rückmeldung des Gaspedals kann den Fahrer vor Gefahren warnen, die Assistenzsysteme identifiziert haben. Oder beim Spritsparen helfen, indem sie Schaltzeitpunkte signalisiert.

6. WIE NEU IST DAS WIRKLICH?

An der Idee forschen Firmen wie BMW, Daimler, Bosch und Conti seit 20 Jahren. Aber erst moderne Assistenzsysteme ermöglichen eine bessere Nutzung.

5. ALSO NOCH MEHR BEVORMUNDUNG?

Ja. Aber solange sich die Hersteller die mögliche CO₂-Ersparnis nicht auf ihren Flottenverbrauch anrechnen lassen, bleibt das aktive Gaspedal sicherlich ein Extra.

360° AKTIVES GASPEDAL

4. WIE VIEL LÄSST SICH SPAREN?

Bosch schätzt das Spritsparpotenzial auf sieben Prozent, Daimler sparte bei Versuchen bis zu zehn Prozent. Natürlich nur, wenn der Fahrer auch gehorcht.

3. DAFÜR GIBT ES DOCH SCHALTANZEIGEN!

Ja, doch der Blick ins Cockpit lenkt ab. Ein vibrierendes Gaspedal nimmt der Fahrer automatisch wahr. Er kann sich besser auf den Verkehr konzentrieren.

f DAS BESTE VON FACEBOOK

WER KANN'S NOCH BILLIGER?

Das neue Hobby der Facebook-User ist „Tankstellen-Spotting“. Wer findet eine Preistafel, an der der Sprit noch weniger kostet als die 89,9 Cent auf unserem Foto? Die Antworten kamen prompt.
facebook.com/autobild



YouTube DAS BESTE VON YOUTUBE



VOLLGAS IM FORD FOCUS RS

Driften können heute auch kleine Mädchen (siehe Seite 76). Aber wenn Ken Block in einem allradgetriebenen Ford Focus RS (350 PS) um die Rennstrecke brettet, dann kann man sich das schon mal voller Genuss anschauen auf youtube.de/user/autobild

Unfälle an Bahnübergängen

Kritik an der Bahn wegen Hilfsposten

NACH ZAHLREICHEN Unfällen mit zum Teil tödlichen Folgen an Bahnübergängen übt das Bundesverkehrsministerium scharfe Kritik an der Deutschen Bahn. In einem Untersuchungsbericht wird darauf hingewiesen, dass „... Hilfsposten ohne jede Tauglichkeitsprüfung und ohne geringste bahnbetriebliche Kenntnisse für die Sicherung von Bahnübergängen eingesetzt werden“. Zudem seien „... bisher weder Mindestanforderungen noch Mindestqualifikationen geregelt“. Die Bahn äußerte sich dazu bislang noch nicht.



> IN KÜRZE



> SEAT

SO SIEHT DER SUV TECTA AUS

Wenige Tage vor seiner Premiere am 10. Februar ist ein erstes Bild des neuen Seat-SUV Tecta aufgetaucht, das den 4,36 Meter kurzen Geländewagen auf einem Infotainment-Bildschirm zeigt. Das Design des Tecta orientiert sich wie auch die Technik am Leon. Die Motoren leisten zwischen 120 und 190 PS. Der Seat Tecta kommt im Juli auf den Markt.



> BORGWARD

KOMPAKTER SUV GEPLANT

Borgward will auf dem Genfer Salon ein zweites Modell vorstellen. Insiders zufolge soll es sich um einen Kompakt-SUV unterhalb des BX7 handeln.

> TESLA

MODEL 3 FÜR 40 000 EURO?

Tesla-Boss Elon Musk hat erklärt, dass das 2017 kommende Model 3 in Großbritannien rund 30 000 Pfund kosten wird. Umgerechnet wären das knapp 40 000 Euro.

> TAXIDIENST

GÜNSTIGER INS RESTAURANT

Das Start-up HeyRide fährt ab Ende Februar Gäste in Berlin vergünstigt zum Essen. Bei einer Fahrt mit dem Partner mytaxi beteiligt sich das teilnehmende Restaurant an den Kosten. Infos: www.heyride.com

> NEU AM KIOSK

COOLE CARS AUS DEN USA

Rock 'n' Roll auf Rädern. 37 Seiten über alte US-Cars und noch viel mehr lesen Sie in der neuen AUTO BILD KLASSIK. Jetzt für 4,20 Euro im Handel.



Praktisches Beweismittel oder Verstoß gegen Persönlichkeitsrechte? Der Einsatz von Dashcams, also kleinen Kameras im Cockpit, die den Verkehr filmen, ist umstritten

Verkehrsgerichtstag

Juristen für Dashcam-Gesetz

Videos als Beweismittel: Aufzeichnungen von Cockpit-Kameras sollen nur „anlassbezogen“ gespeichert und verwendet werden. Datenschützer warnen vor zu niedrigen Hürden

DER DEUTSCHE Verkehrsgerichtstag (VGT) hat sich grundsätzlich für den Einsatz von Mini-Kameras im Cockpit („Dashcams“) ausgesprochen. Ihre Verwendung ist derzeit nicht gesetzlich geregelt. Während einige Gerichte die Videos als Beweis zuließen, etwa zur Aufklärung eines Unfalls, schlossen andere dies kategorisch aus. Grund: Die Aufzeichnung von Privatpersonen in der Öffentlichkeit ist ein Verstoß gegen das Persönlichkeitsrecht und darum verboten.

Statt einer generellen Zulassung der Kameras empfehlen die Experten darum, per Gesetz für einen „sachgerechten Ausgleich zwischen Beweisinteresse und Persönlichkeitsrecht“

zu sorgen. So könnten die Aufzeichnungen nur „anlassbezogen“, also beispielsweise bei einem Unfall, gespeichert werden. Liege eine solche Situation nicht vor, sollten die Videos „kurzfristig überschrieben“ werden.

Während Versicherungen und Polizei den Einsatz von Dashcams befürworteten, warnen Datenschützer und Anwälte vor den möglichen Folgen der Vorschläge: „Bedeutet die teilweise schwammigen Formulierungen zu niedrige Hürden für den Einsatz der Kameras, droht die Dauerüberwachung unserer Städte“, sagt Daniela Mielchen, Fachanwältin für Verkehrsrecht. Zudem überschätzten Autofahrer häufig den Wert ihrer Aufzeichnungen und belasteten sich oft selbst.



„Es droht die Dauerüberwachung unserer Städte.“

Daniela Mielchen, Fachanwältin für Verkehrsrecht, Hamburg

Rückrufe

Opel: Lenkwelle kann brechen

DAS KRAFTFAHRT-BUNDES-AMT (KBA) warnt vor brechenden Lenkzwischenwellen bei **Opel Corsa D** (2006 bis 2014) und **Adam** (alle). Ein Rückruf läuft seit September 2015; von 13 000 fehlerhaften Teilen konnten 11 500 gefunden werden. Die KBA-Warnung erfolgte, um Autos zu ermitteln, bei denen die Lenkwellen als Reparatur-Ersatzteil eingebaut wurde.



VW RUFT 20 800 CADDY ZURÜCK, weil beim Aufschließen des Autos mit oder ohne Fernbedienung der Motor starten kann. Handgeschaltete Caddys können sich ungewollt in Bewegung setzen, wenn ein Gang eingelegt ist. Betroffener Bauzeitraum: Mai 2012 bis Januar 2013.



FOTOS: HERSTELLER (3), T. BAUER, T. RUDIGES

INTERVIEW

FABIO FILIPPINI

Design-Direktor bei Pininfarina

„UNSER TRAKTOR SIEHT ATHLETISCH AUS“

Herr Filippini, Ihr Team bei Pininfarina entwarf für den Traktorhersteller Zetor ein Designmodell. Eine leichte oder schwere Aufgabe?

Eine anspruchsvolle Aufgabe. Menschen kaufen Traktoren wegen ihrer Funktionalität, ihrer Leistung und ihrer Zuverlässigkeit. Daher mussten wir nicht nur die schönste Form finden, es musste zugleich auch die zweckmäßigste sein.

Haben Sie vorher schon mal einen Traktor entworfen?

Pininfarina macht regelmäßig Projekte, bei denen es nicht um Sportwagen oder Luxus-Coups geht. Wir ha-

ben dabei natürlich völlig anders gearbeitet als Designer, die auf Traktoren spezialisiert sind.

Wie sind Sie vorgegangen?

Traktorkarosserien bestehen normalerweise aus rechten Winkeln und glatten Flächen. Wir haben die Karosserieteile so nah wie möglich an die Mechanik gebracht, ähnlich wie bei einem Rennwagen. Natürlich ist die Aerodynamik bei einem Traktor egal – aber er sieht dadurch athletisch aus.

Könnte der Zetor so auch auf dem Acker fahren?

Zu 90 Prozent ja. Nehmen Sie die Motorhaube: Sie fällt sehr schnell ab. Das gibt die dynamische Anmutung eines zum Sprung bereiten Tieres. Gleichzeitig verbessert es aber die Sicht nach vorn und damit die Manövrierbarkeit für den Landwirt.

Was bringt Ihnen die Arbeit an einem Trecker?

Sie fördert die Kreativität. Würde ich mein Leben lang nur Sportwagen gestalten, würde sich das Design nach einer Weile vermutlich wiederholen.



Die Stars aus den Staaten!

Diese US-Klassiker wirbeln jeden Highway auf



Scannen und
App-Ausgabe
laden!



Außerdem im Heft

Roadtrip in die Vergangenheit:
Mit dem 1973er Bulli zum Goodwood Revival

Taschenmesser für Autoschrauber:
Diese Multitools sind die beste Wahl für unterwegs

Auto Bild klassik

Die Klassik-Instanz.

Neue Autos

ALLES ÜBER DIE
WICHTIGSTEN
NEUHEITEN



Komfort-Könige im Vergleich

Setzt Mercedes wieder Maßstäbe?

Die neue E-Klasse trifft ihren Vorgänger von 1985 – unterschiedlicher geht's nicht. Bis wir viele Gemeinsamkeiten entdecken



▲ Der W124 war Taxi, Kombi, Cabrio, Coupé und meist solide. Der Neue hockt optisch mehr auf der Hinterachse

◀ Gerade Linien und große Fenster im Alten, breiter Grill und viel mehr Chrom an der neuen E-Klasse



VORN STEHT wieder der Stern. Aufrecht und serienmäßig schon in der günstigsten Taxi-Ausführung. Nicht gegen Aufpreis wie bei der C-Klasse, sondern als unverrückbares Signal für den Status dieses Mercedes: Hier kommt die neue E-Klasse, weltweit der kommende Bestseller und Botschafter dieser Marke, die vor 130 Jahren das erste Auto erfunden hat und nun ein ebenso ehrgeiziges wie schwieriges Ziel verfolgt – in der internationalen Businessklasse wieder ganz nach oben zu fahren.

Aber liefern sich deutsche Nobel-Limousinen nicht langsam ein totes Rennen? Angekommen am Ende der technischen Entwicklung? Die neue E-Klasse soll dennoch den großen Sprung schaffen: mit neuen Motoren, mehr Luxus, noch mehr Elektronik und – was die Macher gern verschweigen – mit vielen Gleichteilen aus der aktuellen C-Klasse. Kein neues Konzept, das gab es vor 31 Jahren schon. Damals übernahm der Vorgänger der heutigen E-Klasse viel vom kleineren Baby-Benz: So glänzte die Baureihe

W124 mit bester Aerodynamik, einer Raumlener-Achse und modernen Dieselmotoren. Der 200er, den wir zur ersten Sitzprobe mitnehmen, gilt heute als gesuchter Youngtimer und mit seinem kantigen Design als „der letzte echte Mercedes“.

Dann wäre die neue E-Klasse kein Mercedes? Ausgeschlossen, bei dem gewachsenen Kühlergrill und der gestreckten Motorhaube. Die Limousine ist vier Zentimeter länger, aber flacher als bisher – die Proportionen >>



▲ Der Kühlerstern ist in Basis und Exclusive Serie, Avantgarde und AMG Line tragen das Zeichen im Kühlergrill



Das breite Display besteht aus zwei Bildschirmen, unter den Klimareglern liegen die vier praktischen Direktwahltasten. Die Brauntöne in absteigender Folge: Espresso, Esche und Nussbaum



✓ Nennen wir's mal handfest: Links verstellt man den Außenspiegel manuell, ein Drehzahlmesser fehlt. Der Airbag war erst ab 1992 Serie, einziges Chromteil ist der Stern im Lenkradtopf



Den 200er aus erster Hand mit 34 650 Kilometern bietet Mercedes für 16 950 Euro zum Kauf an

MIT DIESEN MOTOREN STARTET DIE E-KLASSE

Modell	E 200	E 220 d	E 350 d
Motor, Bauart	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	V6, Turbo
Hubraum	1991 cm³	1950 cm³	2987 cm³
kw (PS) bei U/min	135 (184)/5500	143 (194)/3800	190 (258)/3400
Nm bei U/min	300/1200-4000	400/1600-2800	620/1600-2400
Getriebe	9G-Tronic	9G-Tronic	9G-Tronic
Leergewicht	1605 kg	1680 kg	1800 kg
Spitze	240 km/h	240 km/h	250 km/h
0-100 km/h	7,7 s	7,3 s	5,9 s
EU-Mix - CO ₂ -Ausstoß	5,9 l S - 132 g/km	3,9 l D - 102 g/km	5,1 l D - 133 g/km
Grundpreis	45 303 Euro	47 124 Euro	55 603 Euro

➤ rücken in Richtung repräsentative Sportlichkeit. Das runde Heckfenster treibt die Coupé-Mode wieder eine Stufe weiter, während der angedeutete Heckspoiler zur klassenbesten Aerodynamik beiträgt: Der c_w -Wert von 0,23 (der alte hatte 0,29) hilft sicher beim Spritsparen auf Langstrecke.

Dort sehen die Stuttgarter wieder ihre klassische Stärke: Die Mehrkammer-Luftfederung (2261 Euro extra) oder den neuen Spurwechselassistenten hat (noch) kein Konkurrent zu bieten. Mit dem sogenannten Drive Pilot, der modernste Fahrhilfen vereint, kann der Mercedes bis Tempo 130 quasi im Schwarm unterwegs sein – das autonome Fahren rückt immer

SO WÄCHST DIE E-KLASSE-FAMILIE

286

PS hat der Hybrid im E 350 e, 333 PS der E 400 4Matic, die ab September im Handel stehen. Im Sommer kommt das T-Modell, später Coupé und Cabrio.

näher. Das hätten wir zu Zeiten eines W 124 noch für Spinnerei gehalten.

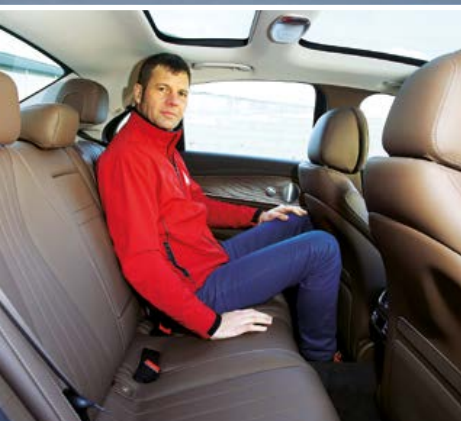
Auch das Interieur hat sich von der nackten Kargheit eines damaligen 200 um Lichtjahre entfernt. Eingerichtet ist der Neuling im Stil „S-Klasse plus E-Lektronik“. Viel Braun, geriffelte Schalter, dazu das ultrabreite Display: Das wird mit superscharfen Animationen ein Abenteuerspielplatz für's Auge, aber auch ein teures Statussymbol (kostet 1012 Euro extra, nur mit Comand Online für 3273 Euro zu haben). Die neuen Touchpads am Lenkrad steuern beide Displays, befreien die Hände aber nicht vom Griff in die Mittelkonsole. Dort haben die Entwickler wieder vier Direktwahltasten

für Navi, Radio, Klima und Telefon platziert. So liegt die alte Bedienlogik direkt neben der Zukunft – diese E-Klasse lebt im Übergang. Sie ist ein Auto für die Ü50-Generation im Facebook-Fieber.

Die vier Ausstattungslinien unterscheiden sich innen, außen und sogar bei den Sitzen. Die Polster im „Exclusive“ fühlen sich nach schmerzfreien Langstrecken an, die Massage bietet nun sogar eine Hot-Stone-Funktion für die Sitzfläche, was nicht mal die S-Klasse kann. Zumindest hier spüren wir die Komfortkompetenz der Marke. Mehr Platz als bisher gibt es jedoch nicht. Vom 6,5 Zentimeter längeren Radstand (im Vergleich zum Vorgän-



Die Massagesitze
verwöhnen in mehr Stufen
als in der S-Klasse
(rechts). Einstellbar im
Menü



Üppiger Platz sieht anders aus. Höhlen in der Sitzrückseite schaffen Luft für die Knie



Welch eine Wohltat im Vergleich mit den alten Sesseln



Endlich ein neuer Diesel, der den rauen 2,2-Liter ablöst. Der 200 d soll laut Norm mit 3,9 Litern pro 100 Kilometer auskommen



▲ Eingeschränkte Ladeluke, vorn ein Absatz – der Kofferraum leidet unter dem Design
▼ Neben der Tankklappe der Einfüllstutzen für AdBlue, das reinigt Abgase von Stickoxiden



ger) kommt auf den Rücksitzen kaum etwas an, auch der 540 Liter große Kofferraum ist nicht gewachsen.

Größeren Fortschritt macht der Mercedes unterm Blech. Wichtigster Motor wird der neue Basisdiesel, der endlich den rauen 2,2-Liter-Knurrer ablöst und in mehreren PS-Stufen quer durchs Mercedes-Programm einziehen wird. Im E 220 d hat er einen Turbo, 195 PS und einen unüberhörbaren Vorteil: Zumindest im Leerlauf klingt er schon manierter als sein Vorgänger. Die Limousine startet mit drei Motoren (siehe Tabelle). Nach und nach ziehen die bekannten Triebwerke bis zum E 63 AMG ein, die Automatik hat immer neun Stufen. Der Diesel im neuen

350 d ist beim Verkaufsstart noch der alte V6, die neuen Reihensechszylinder lassen bis 2017 auf sich warten.

Diese Bauart, Garant für beste Lauf-ruhe, besaß der alte W 124 schon vom Start weg, als Benziner wie auch beim Diesel. Ansonsten gibt sich der Youngtimer im Stil der 80er: nüchtern und chromfrei. Dieser 200er hatte noch einen Vergasermotor, keinen Kat, nur vier Gänge und rechts keinen Außenspiegel. Das Cockpit ist so karg wie damals die Abteile im Transitzug nach Berlin (ja, so was gab's). Dafür stimmt die Aussicht. Vorn steht der Stern voll im Sichtfeld. In der neuen E-Klasse sieht der Fahrer nur die obere Hälfte. Immerhin, er ist da.



FAZIT
Redakteur
JOACHIM STAAT

FOTOS: A. EMMERLING (9), S. HABERLAND

Die E-Klasse macht Fortschritte bei Komfort, Sicherheit, Elektronik und Extras. Dass modernes Design nicht unbedingt mehr Platz einbringt, gehört heute leider dazu.

Opel Mokka X

Opels kleiner SUV schmeckt gut genug für den nächsten Aufguss. Der Neue heißt Mokka X und hat vor allem modernere Technik zu bieten

Opel macht den Mokka stärker

ES SOLL „ICKS“ HEISSEN. Schön deutsch, angenehm schlicht – nicht Cross, nicht „römisch zehn“, einfach X. So, das wäre geklärt. Merken Sie sich das am besten, denn dieser Buchstabe hinterm Namen soll künftig auch andere Crossover-Alleskönner und SUV-Modelle aus Rüsselsheim ausweisen. Doch zuerst ist der Mokka X dran.

Neben dem Zusatz beim Namen gibt's vor allem mehr Kontur im Bleckleid. Ein Grill mit flügelförmigem Schwung im Chromzierrat, die feiner ausmodellerte Frontschürze sowie Scheinwerfer mit Schliff an den Ecken und komplexem Innenleben (nun auch in adaptiver LED-Lichttechnik erhältlich) beleben die Front. Eine geänderte Rückleuchtengrafik und ein minimal überarbeiteter Stoßfänger



Statt Xenon künftig Licht aus LED-Einheiten. Die strahlen je nach Straße und Tempo adaptiv. Der Grill erhält die flügelförmige Spange im Zentrum. Und: mehr Kurven für die Frontschürze





iPad im Weg? Nein, der Acht-Zoll-Touchscreen gehört zum Auto. Dazu vereinfachte Klimaregler

runden den Popo ab. Und sonst? Dafür müssen wir den Mokka ordentlich umrühren – dann schnuppern wir ein besonders ausgeprägtes Technik-Aroma. Neben zusätzlicher Multimediaversorgung, die Smartphones mit Android- oder Apple-Betriebssystemen per IntelliLink-System anbindet und deren Oberfläche auf das Farbdisplay im Cockpit spiegelt, kann der Fahrer über Opels OnStar

Technik bequem Online-Assistenz abrufen.

Ebenfalls neu: zwei Sieben- und Acht-Zoll-Touchscreens für die

Bedienung des Entertainment-Systems sowie berührungsempfindliche Oberflächen statt einzelner Tasten. So weit gute Nachrichten für Spielkinder.

Wie steht's um Vielfahrer? Ganz ordentlich. Wichtige Basis für längere Fahrten: Optional lümmeln Fahrer und Beifahrer auf Sitzen mit Ergonomie-Prädikat. Die AGR-Sitze (Aktion Gesunder Rücken) bieten besonders guten Halt, sind vielfach verstellbar und im Bereich der Lordose adaptiv. Zudem soll eine umfangreichere Assistenzsystemausstattung Fahrten sicherer machen. Die dafür erforderliche Kamera steckt an der Frontscheibe, übermittelt Bilder an die Verkehrsschilderkennung, den Frontkollisionwarner und den Spurhalteassistenten. Letz-

terer erkennt Fahrbahnmarkierungen, warnt per Summton beziehungsweise über einen optischen Alarm vor unbeabsichtigtem Verlassen der Spur. Neben variablem Allradantrieb und zwei Dieselmotoren (1.6 CDTI mit 110 sowie 136 PS) steht künftig ein weiterer, stärkerer Benziner zur Verfügung. Der neue 1.4er mit Benzindirekteinspritzung und Turboaufladung soll bei 152 PS Leistung mit 6,6 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer auskommen. Dieser 1.4 Direct Injection Turbo lässt sich optional mit einer Sechsstufenautomatik kombinieren. Preise nennt Opel noch nicht, wir schätzen den Basispreis des kleinsten Benziners auf knapp über 19 000 Euro. Inklusive X im Namen.



FAZIT
Redakteur
JAN HORN

Sein bodenständiges Wesen hat der Kleine behalten. Gut so. In Sachen Motoren gibt's dagegen wenig Neues. Moderner wird der Mokka dank reichlich Assistenz dennoch.

KONKURRENTEN



RENAULT CAPTUR
Der Bunte: erfrischend aufgehübscht. Motoren: 90 bis 118 PS. Ab 15 490 Euro



FORD ECOSPORT
Der Unbekannte: endlich attraktiver, 95 bis 140 PS stark. Ab 17 990 Euro



PEUGEOT 2008
Der Günstige: als kleiner Diesel nur 3,5 Liter Verbrauch, 82 bis 130 PS. Ab 15 500 Euro



Vorderer Stoßfänger nun mit mehr Kontur, dazu andere Farben für die Außenhaut. Sonst: Mokka wie gehabt



alt

Voll in Form: Leuchten wie bisher, jedoch mit geänderter LED-Grafik, Korrektur der Heckschürze



Erste Fahrt

NEUE AUTOS
SCHON
BEWERTET



**Der Tiguan war
schon gut - und wird
jetzt noch besser.**



▲ Der kühle Klare aus dem Norden: typisches VW-Cockpit im Tiguan

Schneewalzer mit dem neuen VW Tiguan

Hey, Streber, spiel mit mir!

Mit dem SUV ab in die Kälte: AUTO BILD fährt den neuen VW Tiguan bei -18 Grad in Lappland

STREBER! IN DER SCHULE waren das die Muttersöhnchen, die ihre Mathe-Hausaufgaben nicht in der Pause, sondern schon zu Hause erledigt hatten. Die nur dann Freunde hatten, wenn wir während der Klassenarbeit bei ihnen spicken durften, und die beim Fußball immer als Letzte gewählt wurden.

Der VW Tiguan ist so ein Typ. Aber einer, den wir mögen. 2,64 Millionen Exemplare hat VW seit Ende 2007 verkauft, allein letztes Jahr, als die Bilder des Nachfolgers bereits um die Welt gingen, brachten die Wolfsburger noch mal 58978 unters Volk. Nur in Deutschland wohlbermerkt.

Der Tiguan gewann in den vergangenen Jahren Vergleich um Vergleich, mal fuhr er dem Ford Kuga davon, mal dem Audi Q3 oder dem BMW X1. Dass er den AUTO BILD-Dauertest mit der Note 1 bestand, müssen wir schon fast nicht mehr extra erwähnen.

Und jetzt steht dieser Streber bei klirrender Kälte und einer steifen Brise aus Nordost auf einem Eissee bei Arvidsjaur in Lappland (Schweden). Und wie er so dasteht, drei Zentimeter breiter und weitere drei flacher als der Vorgänger und gar nicht mehr so schüchtern, sondern richtig stämmig und sportlich, wie er so die Show macht auf seinen riesigen 19-Zöllern, strahlend lackiert in Ruby Red Metallic, da denken wir: Wow, du kommst als Erster in unser Team, und Mathe fällt heute aus!

Holiday on Ice mit dem neuen Tiguan in der Hauptrolle, Motto: Hey, Streber, spiel mit mir! Der zugefrorene See ist zum Teil mit Schnee bedeckt, zum Teil besteht er auch nur aus riffeligem Eis. Auf jeden Fall ist es sauglatt hier. Aber nicht zu glatt, um unseren Streber in die Bredouille zu bringen. Das liegt am Zauberknopf in der Mittelkonsole. „4Motion Active Control“ heißt der Drehregler, mit dem sich >>

◀ Im Außeneinsatz: Redakteur Andreas May im neuen VW Tiguan

FOTOS: M. MEINERS (2)

DIE WICHTIGSTEN GEGNER



Ford Kuga
2.0 TDCi 4x4

- ⚡ 150 PS
- 🕒 0-100 km/h 9,9 s
- 🚰 5,2 l/100 km
- 💰 ab 30 650 Euro



Kia Sportage
2.0 CRDi AWD

- ⚡ 136 PS
- 🕒 0-100 km/h 10,5 s
- 🚰 5,2 l/100 km
- 💰 ab 31 190 Euro



Mazda CX-5
Skyactiv-D
150 AWD

- ⚡ 150 PS
- 🕒 0-100 km/h 9,4 s
- 🚰 5,2 l/100 km
- 💰 ab 33 490 Euro



Nissan Qashqai
1.6 dCi
All-Mode 4x4

- ⚡ 130 PS
- 🕒 0-100 km/h 10,5 s
- 🚰 4,9 l/100 km
- 💰 ab 29 590 Euro

» vier Fahrmodi anwählen lassen: Snow, Onroad, Offroad und ein frei einstellbares Offroad-Programm. Grob gesagt wird der Allrad-Tiguan im Normalfall von der Vorderachse angetrieben, erst bei Traktionsverlust schaltet sich in Bruchteilen einer Sekunde die Hinterachse zu. Was wir auf diesem Eissee vorhaben, ist nicht der Normalfall, sondern ein hinterhältiger Plan: Wir wollen den Tiguan aus der Bahn werfen, in die Schneewehe katapultieren. Klappt aber nicht. Spitzkurve mit 40 km/h, schnelle Lenkbewegungen, abruptes Bremsen mitten in der Kurve. All diese Gemeinheiten sind diesem Kerl völlig wurscht, er regelt sich einen Wolf und fängt uns immer wieder ein. Erst recht beim Fahrmodus Snow: Die

VW Tiguan 2.0 TDI SCR 4Motion

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Hubraum 1968 cm³
Leistung 110 kW (150 PS) bei 3500/min
max. Drehmoment 340 Nm bei 1750/min
Spitze 200 km/h
0-100 km/h 9,3 s
Antrieb Allradantrieb/ Siebengang-DSG
Tankinhalt 58 l · L/B/H 4486/1839-2099/1643 mm · **Kofferraum** 615-1655 l
Leergewicht 1673 kg
EU-Mix 5,6 l Diesel/100 km · **Abgas** CO₂ 147 g/km · **Preis** ab 33 925 Euro



Mehr Platz, aber keine ganz ebene Fläche: Der Kofferraum ist auf 615 Liter gewachsen



◀ **Flacher, breiter, länger: Das neue Design steht dem Tiguan gut**



Den Allradantrieb des Tiguan bringt so gar nichts aus der Ruhe.



FAZIT
Redakteur
ANDREAS MAY

Antischlupfregelung ASR ist in ständigem Kontakt mit dem elektronischen Gaspedal. Sobald das ASR an einem der vier Räder Schlupf feststellt, reduziert das System die Motorleistung, stabilisiert das Auto und bringt die Fuhre wieder auf die Bahn.

50 Prozent der Käufer, schätzen sie bei VW, werden 4Motion bestellen. Und 70 Prozent einen Diesel. Unser Test-Tiguan ist ein 2.0 TDI SCR 4Motion BlueMotion Technology DSG. Das ist ein langer Name für ein kompaktes Auto, deshalb kürzen wir ab: 150 Diesel-PS, gereinigt durch einen Kat und die Zugabe von Harnstoff, Allrad und Direktschaltgetriebe sind in diesem Fall die Garanten für eine Menge Spaß. Und ganz ehrlich: Mehr Leistung braucht dieser talentierte Typ nicht – weniger sollte es aber auch nicht sein. Zum Start am 31. April gibt es die beiden Selbstzünder mit 150 PS, einmal als Sechsgang-Schalter ohne Allrad (30 025 Euro), einmal so wie unseren Testwagen, der in der Basis-Ausstattung Trendline bei 33 925 Euro startet.

Zur Vollständigkeit sei noch erwähnt: Ja, der Tiguan ist teurer geworden, rund 500 Euro mehr will VW etwa für die 150-PS-Diesel. Aber er kann eben auch mehr. Zum Beispiel mehr Platz bieten. Weil die Außenlänge um sechs und der Radstand um acht Zentimeter gewachsen sind, gibt's auf der um 18 Zentimeter verschiebbaren Rückbank jetzt drei Zentimeter mehr Beinfreiheit. Und auch hinten hat sich was getan: 615 Liter Kofferraumvolumen bedeuten ein Plus von 145 Litern, bei umgeklappter Rückbank entsteht eine nicht ganz ebene Ladefläche mit 1655 Liter Volumen. Und da wir gerade drinsitzen im Tiguan, müssen wir noch Folgendes konstatieren: Der Diesel ist derart gut gedämmt und klingt so gar nicht nach nagelndem Ölbrenner, dass wir beim Tanken dringend einen Blick auf die Typenbezeichnung auf dem Heckdeckel empfehlen, sonst füllen Sie noch Super in den Diesel...

Ach ja, eins noch: VW bietet im Tiguan jetzt auch ein Head-up-Display an, für 565 Euro werden Tempo, Verkehrszeichen und Navi-Pfeile in die Frontscheibe projiziert. Diese Glas-scheibe, die sich in der Neigung verstellen lässt und auf Knopfdruck im Cockpit verschwindet, wirkt aber wie ein Fremdkörper, der kurz vor Schluss noch reinmusste, weil die anderen so was ja auch haben.

Tja, auch Streber sind eben nicht perfekt. Aber der neue Tiguan ist ganz nah dran!

Der neue Tiguan ist ein unfassbar gutes Auto geworden. Sein Allradsystem ist bei Eis und Schnee narrensicher, beim Design hat er einen riesigen Sprung gemacht. Wenn er auf Asphalt auch so gut fährt, ist der neue Tiguan der nächste Sieger-SUV.

URTEIL



Halbe Nummer größer als bisher: Im Fond bietet der Tiguan jetzt richtig viel Raum

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

Nicht zum Burn-out geboren, mit Gewalt geht es aber: Der GT350 zieht Donuts



Neuer Shelby GT350

So geht Kreisverkehr!

Shelby schärft den Mustang nach. Resultat: 533 PS, 582 Nm. Und 8250 Touren!

SIT DEN 60ERN ist es Tradition und Sitte: Shelby nimmt sich den Mustang vor und bringt ihn richtig auf Trab.

Die aktuelle Ausgabe heißt Shelby GT350 und ist eine echte Sahneschnitte geworden. Schwarze Räder, breite Backen, vier Rohre am Heck, Kühlergrill aus Carbon. Die Motorhaube liegt fünf Zentimeter tiefer – für bessere Aerodynamik. Rundum sind Brembos verbaut, vorn 394 Millimeter groß; dazu gibt's Sättel mit sechs Kolben vorn und vier hinten. Das Fahrwerk arbeitet mit elektrischen Verstelldämpfern und Einstellmöglichkeiten von Komfort bis Rennstrecke.

Besonders gründlich hat Shelby den Motor überarbeitet. Statt des Fünftalers mit 421 PS wie im normalen Mustang-V8 kommt ein 5,2-Liter-„Voodoo“ zum Einsatz, Voodoo ist die

werksinterne Motorbezeichnung. Und jetzt kommt's: Dieser Achtzylinder dreht bis zu schwindelerregenden 8250 Touren! Er liefert 533 PS bei 7500/min und haut maximal 582 Newton-



Mehr zum Shelby lesen Sie in der aktuellen **AUTO BILD Sportscars**

Rein optisch macht der GT350 gar nicht mal so auf dicke Hose



Cockpit: weniger Chrom als beim normalen Mustang



Riesen-Luftfilter, 180-Grad-Kurbelwelle: V8 mit 533 PS



Ein Ami, der über 8000 dreht! Soundkulisse unbeschreiblich



Shelby-Logo vorn am Grill: Diese Cobra beißt zu



Gelochte Scheiben vorn: 394 mm groß

meter auf die Kurbelwelle. Ein Ami, der richtig drehen kann!

Keine Frage, der will zubeißen. Also los! Mit dem Kippschalter die vier Fanfaren aktiviert – und Gas! Der V8 brüllt sich die Kehle aus dem Leib, die Nadel pendelt um die 8000 Touren. Zweiten Gang bis 120, dritten bis 210, im vierten geht's bei der ersten Ausfahrt bis 250 km/h, doch 275 Sachen soll der Shelby laufen.

Yeah, der Klang fetzt. Und das, obwohl der vom Mustang sonst gewohnte V8-Blubbersound wegen der veränderten (180-Grad-)Kurbelwelle beim Voodoo-V8 einer etwas helleren Klangfarbe gewichen ist.

Im Stop-and-go-Betrieb gibt der GT350 dann zu verstehen, dass seine bevorzugte Spielwiese nicht der Drehzahlkeller ist. Dieser Motor will aufgeigen. Lockeres Anrollen mit Standgas mag der Shelby nicht. Er braucht schon etwas Futter und dazu eine sensible Wade für das Kupplungspedal.

Im Komfort-Modus rollt er dabei entspannt dahin. Die Querrillen filtert das Fahrwerk sauber aus, doch die Längsrillen sind absolutes Gift für die 295er-Vorderräder.

Wechselt man im Menü des Bordcomputers vom Komfort- in den Track-Mode, wird bereits in den ersten Kurven klar: Dieser Mustang ist kein

Quertreiber. Was mit dem normalen GT problemlos gelingt, geht mit dem Shelby nur mit roher Gewalt. Das perfekt austarierte Fahrwerk und die griffigen Michelin suchen eher die Ideallinie als den perfekten Driftwinkel. Die Vorderachse lenkt präzise ein, und das Heck zieht mit. Dabei ist das Coupé weder zu hart noch zu weich abgestimmt. Das macht richtig Laune – nur bitte nie vergessen, das Triebwerk bei Laune zu halten! Unter 4000 Touren tut's der Shelby nicht. Doch darüber geht es richtig rund.



Typisch Shelby: Vierrohranlage. Räder hinten: 305/35 R 19



Ford Mustang Shelby GT350

Motor V8, vorn längs
Hubraum 5163 cm³ • **Leistung** 392 kW (533 PS) bei 7500/min • **max. Drehmoment** 582 Nm bei 4750/min • **Spitze** 275 km/h
0-100 km/h ca. 4,0 s
Antrieb Hinterrad/Sechsganggetriebe • **Tankinhalt** 61 l • **L/B/H** 4798/1928/1377 mm • **Kofferraum** 323 l
Leergewicht 1705 kg
EU-Mix 14,7 l Super Plus/100 km • **Abgas CO₂** 337 g/km • **Preis** 84 000 Euro (über Geiger Cars)



FAZIT
Redakteur
GUIDO NAUMANN

Zieht euch schon mal warm an, BMW M4 und Mercedes C 63! Der Shelby GT350 hat es faustdick unterm Blech. Die Amis haben nicht nur dem V8 das Drehen beigebracht, sondern auch das Fahrwerk konsequent auf Rennstrecke getrimmt.

URTEIL



Jaguar XJ Facelift gegen seinen Urahn

Nobel-Hobel trifft Alt-68er

Ein XJ ist etwas Besonderes. Egal ob als V12 von einst oder als frisch gelifteter Kompressor-V8 von heute

DIE EVOLUTION macht bei Jaguar mal kleine und mal große Sprünge. 40 lange Jahre, von 1968 bis 2009, tat sich beim großen XJ optisch nur wenig – um dann mit der Baureihe X351 radikal anders zu werden. Und jetzt ist wieder die Zeit der kleineren Änderungen: Das aktuelle Facelift beinhaltet neue LED-Scheinwerfer sowie ein bisschen Schminke für das Heck – mehr ist auf den ersten Blick nicht auszumachen.

Dafür haben die Briten unterm leichten Alublech eine Menge getan.

Im Cockpit kommt nun ein neues Multimedia-System zum Einsatz, erstmals gibt es zudem den 300-PS-Diesel mit 700 Newtonmetern Drehmoment.

Den würde aber ein echter Aristokrat nicht wählen. Damals, beim ersten XJ, gönnte sich der Adel meist einen feinen Hochdrehzahl-V12, 269 PS stark und der Droge Oktan rettungslos verfallen. Heute ist das anders. Den V12 hat sich der Zahn der Zeit einverleibt, das Topmodell von heute setzt auf acht Zylinder mit Kompressor. Zudem führt statt mechanischer Uhren und Druck-



Typisch 68er: spindeldürrer Automatikwählhebel und halber Hupring



◀ Unter 20 Liter war beim XJ12 schon gut. Deswegen zwei Tanks

Jaguar XJ12 (1972)

Motor V12, vorn längs
Hubraum 5343 cm³ • **Leistung** 198 kW (269 PS) bei 6000/min • **max. Drehmoment** 408 Nm bei 3500/min • **Spitze** 225 km/h
0-100 km/h 8,1 s • **Antrieb** Hinterrad/Dreistufenautomatik • **L/B/H** 4815/1770/1345 mm • **Leergewicht** 1760 kg • **Verbrauch** ca. 22 l/100 km
Neupreis 20 963 Euro

tasten die Elektronik Regie. Der neue XJ ist im Prinzip ein fünfsitziger, viertüriger F-Type. Auf Wunsch mit einem 550 PS starken V8-Brüllwerk unter der Haube. Mit einer achsstufigen Automatik, Instant-Bremsen, Carver-Chassis, Zicke-Zacke-Lenkung. Nein, besonders gut federn kann dieser XJ auch nach der Überarbeitung nicht, und wie damals empfiehlt sich für hohe Häupter und lange Lulatsche die Version mit gestrecktem Radstand. Dafür kehrt der aktuelle Jaguar auf



Jaguar XJ12
Mark I





Heute dagegen fetter Wählknubbel und Airbaglenkrad. Neues Navi



Der XJR bringt es auf 550 PS – das Doppelte seines Urahren

Jaguar XJR (2016)

Motor V8-Kompressor, vorn
längs • **Hubraum** 5000 cm³
Leistung 405 kW (550 PS)
bei 6000/min • **max. Drehmoment** 680 Nm bei 3500/min • **Spitze** 280 km/h
0-100 km/h 4,6 s • **Antrieb** Hinterrad/Achtstufenautomatik • **Tankinhalt** 80 l
L/B/H 5130/1899/1460 mm
Leergewicht 1875 kg
EU-Mix 11,1 l SP/100 km
Abgas CO₂ 264 g/km
Preis 142.400 Euro

Navi-Knopfdruck brav zurück in den Käfig und ist bis unter die gefleckten Haarspitzen vollgestopft mit Assistenzsystemen und Anti-Unfall-Chips.

Das Leder duftet heute fremd – das handschmeichlerische Connolly ist jedenfalls Geschichte. Das warme Holz hat Platz gemacht für Metall und Carbon, statt von Hand gekederter Hochflorteppiche liegt uns strapazierfähige Meterware zu Füßen. Doch hinter der modernen Kulisse verbirgt sich ein genetisch neu programmierter Jaguar, der viel mehr Raubkatzenegene in sich



Oh-Pop: Neu gestaltet sind Kofferraumdeckel, Rückleuchten und Stoßfänger

trägt als der Stubentiger von einst. Von der Erscheinung her war der erste XJ6 zwar fast so imposant wie ein Rolls-Royce Silver Shadow, doch die Qualität der Fortbewegung hatte ihre Tücken. Einmal kurz um den Block kurven reicht, um die Geister der Vergangenheit zurückzurufen – torkelnde Wunschlentlenkung und hilflose Bremse inklusive.

Mit dem Blick auf den gerade gelifteten Neuen zeigt sich: Technische Kompetenz schafft ihre eigene Faszination – der Rückblick auf den Alt-68er schafft hingegen zeitlose Emotion. Da ist sie dann, die Revolution.



FAZIT
Mitarbeiter
GEORG KACHER

VERY BRITISH, nicht perfekt: So fasziniert der XJ seit Jahrzehnten. Unkonventionell, eigenwillig, bewusst anders, aber fahraktiv – nach dem Facelift erst recht.

URTEIL



Der XJR wirkt sehr coupéhaft, was ihm gut steht. Er streckt sich auf 5,13 Meter und bietet 3,03 Meter Radstand



↙
Jaguar XJR mit Facelift



Lada Kalina Cross

Das SÜVchen aus Russland

Knapp über 10 000 Euro günstig und alltagstauglich – so will der Kalina Cross überzeugen

LADA LEBT! Und die russische Marke ist zumindest auf dem Heimatmarkt äußerst erfolgreich. Bei uns wollen die Russen jetzt mit dem Kalina Cross punkten. Mit 10 690 Euro ein echter SUV-Preisbre-

cher – das andere Ost-SÜVchen namens Sandero Stepway kostet allerdings noch 1100 Euro weniger.

Dass Lada es ernst meint, erkennt man beim Kalina Cross auch am Design, das etwas moderner wirkt als

bei bisherigen Modellen. Mit 18,2 Zentimeter Bodenfreiheit, Unterfahrschutz und kunststoffverkleideten Radläufen bietet der Lada allerdings auch nur bescheidenes Offroad-Talent.



Das Heck wirkt fast wie das eines Kombis, der Laderaum bleibt mit 335 Litern mäßig

Lada Kalina Cross 1.6 16V

Motor Vierzylinder, vorn quer • **Hubraum** 1596 cm³
Leistung 72 kW (98 PS) bei 5600/min • **max. Drehmoment** 145 Nm bei 4000/min • **Spitze** 170 km/h
0-100 km/h 12,4 s
Antrieb Vorderradantrieb/
 Fünfgang manuell • **Tankinhalt** 50 l • **L/B/H** 4,10/1,70/1,56 m • **Kofferraum** 335-670 l • **Leergewicht** 1110 kg
EU-Mix 6,4 l/100 km
Abgas CO₂ 148 g/km
Preis 10 690 Euro



Sicher auch auf Schnee: Der RS 4x4 verteilt die Kraft nach hinten, wenn es rutschig wird

Skoda Octavia Combi RS 4x4

Der All-inclusive-Skoda

Starker Diesel und Octavia Combi – das war schon immer ein toller Mix. Jetzt kommt Allrad dazu

AUCH DAS NOCH! Jetzt gesellt sich zum Top-Diesel im Octavia Combi RS also ein Allradantrieb. Für 1800 Euro Aufpreis. Lohnt sich das?

Am Motor haben die Ingenieure nichts verändert. Der Zweiliter-Diesel leistet wie gehabt 184 PS und 380 Nm, bringt die Kraft aber besser auf den Boden. Statt 8,3 Sekunden wie beim Fronttriebler reichen dem 4x4 bis Tempo 100 flotte 7,7 Sekunden. Okay, dafür sinkt die Höchstgeschwindigkeit durch den Allrad von 228 km/h auf

Skoda Octavia Combi RS TDI 4x4

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1968 cm³
Leistung 135 kW (184 PS) bei 3500/min • **max. Drehmoment** 380 Nm bei 1750/min
Spitze 224 km/h • **0-100 km/h** 7,7 s • **Antrieb** Vorderrad/
 Sechsgang-DSG • **L/B/H** 4,659/1,814/1,452 mm • **Kofferraum** 610-1740 l • **EU-Mix** 5,0 l/100 km • **Abgas** CO₂ 131 g/km
Preis ab 35 550 Euro



Einfache Kunststoffe und wenige
Schalter, dafür solide Ver-
arbeitung und leichte Bedienung

Ein Allradantrieb ist für den Kalina Cross nicht vorgesehen. Im Preis mit inbegriffen sind Klimaautomatik, Audiosystem mit Freisprecheinrichtung, Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und elektrische Fensterheber. Die Sicherheitsausstattung beschränkt sich auf ABS, ESP, zwei Frontairbags und ein Reifendruckkontrollsystem.

Auch wenn die Türen mit einem blechnen „Klong“ schließen, stimmt die Verarbeitungsqualität. Die Spaltmaße sind sauber, nichts klappert, und keine scharfen Kanten lauern auf zarte Bürohände. Wenig Fragen hinterlässt das reduzierte Cockpit: Kein Knopf oder Schalter, dessen Bedeutung sich nicht sofort erschließt. Die Sitze bieten ausreichend Komfort, lediglich die fehlende Höhenverstellung sorgt bei Fahrern über 1,90 Meter für ein eingeschränktes Sichtfeld.

Der 1,6-Liter-Vierzylinder mit 98 PS und 145 Nm Drehmoment hängt gut

am Gas und hat leichtes Spiel mit den 1,1 Tonnen Leergewicht. Die Lenkung könnte aber direkter und das Fünfgang-Schaltgetriebe kürzer übersetzt sein. Wirklich überraschend: das ordentliche Fahrwerk, das selbst fiese Schlaglöcher wegbügelt, und die gute Rundumsicht, die Parkpiepser und Rückfahrkamera überflüssig macht. Lada lebt. Wer hätte das gedacht?



FAZIT
Redakteur
STEFAN JANNEN

Der Kalina Cross markiert das Comeback von Lada auf dem europäischen Markt. Günstig von A nach B kommen und hohe Alltagstauglichkeit bieten, so hat der Kalina durchaus Chancen.

URTEIL



224 km/h – was eher Erbsenzähler mönieren werden.

Neu ist der Hang-on-Allradantrieb, der unter Normalbedingungen nur die Vorderräder antreibt. Das hilft beim Verbrauch. Verlieren die vorderen Räder an Grip, wird die Kraft automatisch an die Hinterräder geleitet – die maximale Verteilung beträgt 50:50. Der Fahrer bekommt von all dem gar nichts mit. Nur der Traktionsverlust bleibt selbst unter Extrembedingungen aus. Und sollten die Vorderräder beim Anfahren auf Eis stehen, wird kurzfristig auch mal die gesamte Kraft an die Hinterräder geleitet.

Außerdem zeigt der Octavia Combi RS 4x4 sportliches Talent – im ESC-Sport-Modus geht sogar Querverkehr! Das serienmäßige Sportfahrwerk, die elektronische Differenzialsperre und die gefühlvolle Lenkung machen den Spaß perfekt.



Antrieb der Hinterräder gibt
es nur bei Bedarf



FAZIT
Redakteur
JAN GÖTZE

Wer regelmäßig im Schnee oder mit Anhänger unterwegs ist, wird mit dem RS 4x4 sicher glücklich. Und zahlt die 1800 Euro Aufschlag gern. Allen anderen reicht der Fronttriebler.

URTEIL



★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft



Audi RS 6 Avant performance

Der Laster für die ganz linke Spur

Eine aberwitzige Kombination: 605 PS im RS 6 Avant – ein echter Lustkraftwagen

SCHON GUT, wir leugnen es ja nicht. Der Audi RS 6 Avant performance hat uns Spaß gemacht. Auch wenn er so wie abgebildet fast 160 000 Euro kostet, im Test 13,4 Liter verdrückt und dem gesunden Menschenverstand trotz maximal 1680 Liter Kofferraum kaum Platz lässt.

Oder ist es gerade die irrsinnige Mischung aus Kombinationskraftwagen und Kraftmeier, die uns so reizt? Egal, jedenfalls brennt sich der RS 6 performance mit seinen 605 PS nachhaltig in unser Lustzentrum, zerbröseln nach gerade mal 12,1 Sekunden die 200-km/h-Mauer und schafft 305 km/h Spitze – immer noch abgeregelt, wohlgemerkt! Und auf dem Weg dorthin geben sich Gänsehaut und Glückshormone beim Fahrer ein fröhliches Stelldichein. Mit brutaler Gier reißen die 700 Nm Drehmoment (mit Overboost bis zu 750) den Allradbrocken nach vorn. Komfort? Okay, 21-Zoll-Räder fördern ihn nicht gerade. Handling? Toll,

aber zwei
Tonnen
Gewicht
drücken
doch
heftig.



Audi RS 6 Avant performance

Motor V8-Biturbo • **Hubraum** 3993 cm³ • **Leistung** 445 kW (605 PS) bei 6100/min • **max. Drehmoment** 700 Nm bei 1750/min • **Spitze** 305 km/h
Antrieb Allrad/Achtstufen-automatik • **Messwerte:** 0-50/100/130/160/200 km/h 1,5/3,7/5,2/7,9/12,1 s • **Leergewicht** 2029 kg • **Testverbrauch** 13,4 l SP/100 km
Preis ab 117 000 Euro



FAZIT
Redakteur
GERALD CZAJKA

Beim RS 6 Avant performance stellt sich die Frage nach der Vernunft nicht. Die bleibt außen vor. Hier stehen Fahrspaß und Faszination im Vordergrund. Und die Finanzen.

URTEIL



Test

WIE GUT SIND
DIE NEUEN
WIRKLICH?

Konzeptvergleich

Mit dem neuen Espace hat Renault einen Van-SUV-Kombi auf den Markt gebracht. Taugt das neue Konzept für Familien? Vergleich mit dem klassischen Kombi Ford Mondeo und dem SUV Hyundai Santa Fe

Was bin ich?



DAS HEITERE BERUFERATEN

„Was bin ich?“ Die Sendung von Moderator Robert Lembke war von 1955 bis 1958 und von 1961 bis 1989 eine der erfolgreichsten Shows im deutschen Fernsehen. Ein Rateteam musste den Beruf der Gäste erraten – und die durften nur mit Ja oder Nein antworten. Bei einem Nein gab es fünf Mark für den Kandidaten – in ein Sparschwein.

↙ **Ford Mondeo
Turnier**



WELCHES SCHWEINDERL hätten S' denn gern? Für immer mehr Autokäufer ist klar: Ein SUV darf es sein. Und das sowohl als Ersatz für den klassischen Kombi als auch für den Van, der wohl zumindest hierzulande seine besten Tage hinter sich hat.

Ein riesiges Problem für Renault. Da stand nämlich der Nachfolger des Espace an, eigentlich die Mutter aller Vans in Europa. Weil sie aber bei Renault gerade einen Lauf haben, hat das Team um Chefdesigner Laurens van den Acker aus der Not eine Tugend ge-

macht – und ganz in der Tradition von Avantime und Vel Satis ein neues Konzept erfunden: den Van-SUV-Kombi. Wie bitte? Ja, richtig gelesen. Denn der neue Espace ist für einen klassischen Van viiiiel zu sportlich, für einen SUV dann doch nicht abenteuerlustig genug gestylt – und für einen Kombi schlicht zu hoch geraten. Und so stellen wir die Frage: Was bin ich?

AUCH DER NEUE ESPACE BIETET PLATZ OHNE ENDE

Wer befürchtet hatte, das neue Espace-Konzept gehe zu Lasten des

Platzangebots, wird schnell eines Besseren belehrt. Klar kostet die neue Form ein wenig Raum – trotzdem bietet auch der neue Espace Platz ohne Ende. Und auch der Kofferraum hat sich seine Tugenden bewahrt. Zwischen 680 und 2101 Liter Volumen bedeuten Rekord in dieser Runde. Der Ford als klassischer Kombi etwa bietet trotz identischer Außenabmessungen zwischen 525 und 1630 Liter, der etwas kürzere Hyundai nur ein paar Literchen mehr als der Ford. Dazu kommt, dass sie sich bei Renault viele Gedanken darüber >>

SO HABEN WIR GEWERTET: ES ZÄHLEN HERZ UND KOPF

UNSERE WERTUNG

Autos sprechen unsere Gefühle an – oder sie sind vernünftig. Trifft beides zu, dann sind sie perfekt.



HERZ: ALLES, WAS DAS GEFÜHL ANSPRUCHT

Wie klingt der Motor, ist er stark? Und macht uns das Design an? Das alles passt in die Herz-Betrachtung.



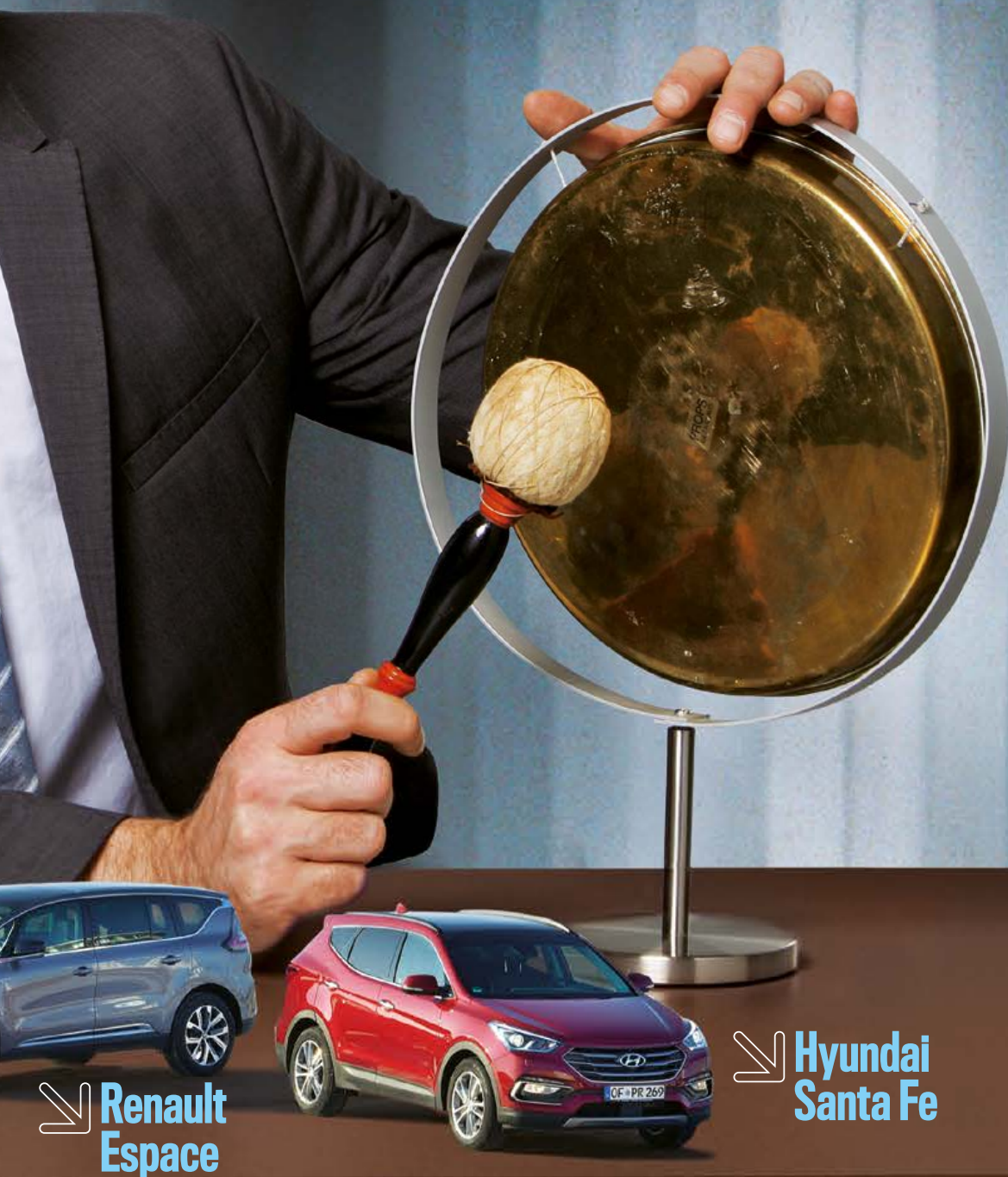
KOPF: HIER WÄHLT DER KÜHLE VERSTAND

Wie viel trinkt der Diesel, wie praktisch ist das Konzept im Alltag, und wie teuer ist das gesamte Paket? Bewertet haben wir hier die absoluten Zahlen.



DURCHSCHNITT: HIER GEHT'S UM PLATZE

Je 100 Prozent für Herz- und Kopf-Wertung. Geteilt durch zwei ergibt das den Durchschnitt. Für alle drei Fahrzeuge gilt aber sowieso: Sie gehören zur Gattung der Familienfreunde – groß und praktisch sind sie nämlich alle.



Renault
Espace

Hyundai
Santa Fe

» gemacht haben, wie der Platz einfach nutzbar ist. Durchchoreografiert wie ein Ballett falten sich die Sitze durch einfaches Drücken eines Knopfes im Kofferraum zusammen und ergeben eine riesige, ebene Ladefläche. Auch wenn SUV gerade total hip sind: Dieses riesige Platzangebot ist ziemlich sexy!

Selbst bei einem klassischen Vorteil kann der SUV nicht mehr punkten: bei der hohen Sitzposition. Zwar thront es sich im Santa Fe luftig auf einer Höhe von 705 Millimetern – der Espace kontert aber mit einer Sitzhöhe von 700 Millimetern. Der Mondeo muss sich mit einem Maß von 555 Mil-

limetern deutlich geschlagen geben. Im Alltag bedeutet das, dass Fahrer in Santa Fe und Espace bequem aufsteigen und im Verkehr über den Dingen schweben, während sie sich in den Mondeo herablassen müssen. Schöne neue Welt!

DER HYUNDAI IST AM BESTEN ZU BEDIENEN

Bei der Gestaltung des Cockpits sieht die Sache schon anders aus. Denn der Espace wirkt im Innenraum zwar ähnlich spacig wie außen – das neue Bedienkonzept mit dem großen Touchscreen fordert aber Zeit zum Eingewöhnen. Nahezu alle alltägli-



Espace: weder Kombi noch SUV – aber gut.



chen Funktionen sind in Untermenüs versteckt, die Struktur selbst ist nur selten logisch aufgebaut.

Wie auch im Ford Mondeo. Zwar hat Ford die Schalterflut des Vorgängers ins Werksmuseum verbannt – besser zu bedienen ist der Mondeo dadurch aber nicht. So muss der Fahrer etwa die Verstellmöglichkeit des Fahrwerks mit Lenkradtasten in einem Untermenü suchen – wie es besser geht, zeigt der Hyundai.

Die Koreaner haben auf Experimente verzichtet, jeder Schalter ist exakt dort, wo ihn der Fahrer auf Anhieb sucht. Vorbildlich! Zumal Hyundai auch bei der Verarbeitung seine »

RENAULT ESPACE

Es war zu ahnen. Als Renault 2013 die Studie „Initiale Paris“ vorstellte, war Kennern klar, wohin die Reise des Espace geht. Und tatsächlich brachten die Franzosen das mutig gestylte Konzept zwei Jahre später so in Serie. Gegenüber seinem kastigen Vorgänger hat das Raumangebot zwar etwas gelitten, ist aber immer noch üppig – hier bleibt auch der neue Espace klar ein Van. Inklusiv der Variabilität, einfacher lassen sich die fünf hinteren Sitze nicht umlegen. Vom klassischen SUV hingegen hat der Espace die hohe Sitzposition geerbt, auch hinter dem Lenkrad des Espace thront es sich erhaben über dem Verkehrsgeschehen. Allerdings hat Renault nicht die Nachteile eines SUV übernommen, er ist mit einem Leergewicht von 1734 Kilogramm nur wenig schwerer als ein klassischer Kombi. Das schlägt sich auch im Verbrauch nieder: Mit einem Testmix von 6,3 Litern je 100 Kilometer arbeitet der

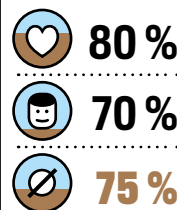


« Riesig: Die gewaltigen Türen geben dem Espace die beste Einstiegsbreite vorn und im Fond

Espace erstaunlich sparsam. Einen tollen Kompromiss haben die Franzosen auch beim Fahrwerk hinbekommen. Der Espace ist zwar straff gefedert, bleibt aber ausreichend komfortabel. Dank seiner Hinterachslenkung wirkt der Renault agil und sportlich wie kaum ein anderes Auto seiner Größe. Nicht einmal der Preis gereicht dem Espace zum Nachteil, er hält hier einen Respektabstand zu den hippen SUV und ist kaum teurer als ein Kombi.



Hallo, Zukunft: luftiges Cockpit mit großem Touchscreen. Die Bedienung verlangt eine Menge Gewöhnung



FAZIT Renault hat beim neuen Espace die Vorteile eines Vans beibehalten, die eines SUV hinzugefügt und das Ganze sexy verpackt. Ein spannendes Konzept.



Reichlich Platz: verschwenderisch viel Raum für Kopf und Beine

SAMSTAG, 6. FEBRUAR, 20.15 UHR
LIVE IM ZDF

PRÄSENTIERT VON THOMAS GOTTSCHALK



GOLDENEKAMERA.DE
#GOKA



GOLDENE
KAMERA

ENTERTAINMENT EMOTIONEN STARS

PARTNER DER GOLDENEN KAMERA





FORD MONDEO TURNIER

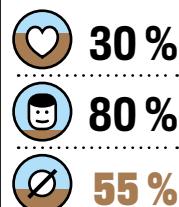
Ja, der Kombi hat eine große Karriere hinter sich. Vom Lieferwagen des Wirtschaftswunders hin zu einem Lifestyle-Laster – häufig schöner als die entsprechende Limousine. Aber der Vergleich mit Espace und Santa Fe zeigt: Richtig sexy ist der Kombi nicht mehr, andere Konzepte laufen ihm den Rang ab. Vor allem das Herz will der Mondeo als klassischer Vertreter seiner Zunft nicht ansprechen, alles ist nüchtern und rational. Dazu kommt, dass der Mondeo nicht gerade ökonomisch mit seiner Länge umgeht: Er bietet im Vergleich zu wenig Platz. Einzig der kräftige Diesel kann überzeugen, hier kommt ein wenig Fahrspaß auf. Das ist aber zu wenig, um hier zu gewinnen.



< Licht und Schatten: viel Platz für die Beine, aber wenig Kopffreiheit. Und eine niedrige Sitzposition



Aufgehübscht: Der Mondeo als „Vignale“ mit Alu und feinem Leder



FAZIT Der Mondeo wirkt wie aus einer anderen Zeit. Als klassischer Kombi eher eine Kopfentscheidung – das Herz will ein anderes Auto.

SO GUT FUNKTIONIERT „ACTIVE NOISE CANCELLATION“



Ford bietet für den Mondeo Vignale das System „Active Noise Cancellation“ an, um unerwünschte Geräusche und Frequenzen von Motor und Getriebe zu unterdrücken. Der Kombi soll so deutlich leiser sein als seine Konkurrenten. Wir haben nachgemessen: Sowohl bei Stadtgeschwindigkeit als auch auf der Autobahn bringt das aufwendige System nahezu nichts, der Mondeo ist ähnlich laut wie die Konkurrenten.



>> Hausaufgaben am besten gemacht hat. Alles sieht edel aus und ist routiniert verarbeitet. Auch Renault und Ford sind hier nicht wirklich schlecht, wirken im Detail aber nicht so hochwertig.

DER ESPACE FÄHRT MIT HINTERACHSLENKUNG

So weit hat Renault mit dem neuen Espace vieles richtig und nur wenig falsch gemacht. Spannende Frage ist aber: Kann der auch beim Fahren mithalten? Um es kurz zu machen: Yes, he can!

Schon erstaunlich, was Renault fahrdynamisch aus dem großen Kasten herausgekitzelt hat. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt und sogar mit der 19-Zoll-Bereifung des Testwagens noch halbwegs komfortabel. Punkten kann der Espace zudem mit seiner Hinterachslenkung, die im unteren Geschwindigkeitsbereich den Wendekreis verkleinert und den Renault so eine ganze Klasse kleiner wirken lässt – um bei Geschwindigkeiten ab 60 km/h mehr Stabilität zu geben. So handlich wie der Espace war wohl kein Renault-Van vor ihm.

Ganz anders die Konkurrenz. Der Ford – ohne adaptives Fahrwerk im Test – wirkt zwar ohne die Verstellmöglichkeit deutlich stimmiger, ist aber weder besonders komfortabel noch sportlich. Recht sauber abgestimmt, bleibt er hier farblos. Der Hyundai hingegen gibt den klassischen SUV: Er federt, wie es sich für ein großes Auto gehört, und verkneift sich jede Dynamik. Das passt zum 200-PS-Diesel, der an eine Sechsstufenautomatik gekoppelt kraftloser wirkt, als er es tatsächlich ist.

Der Espace bietet kaum schlechtere Fahrleistungen und wirkt spritziger – obwohl er mit einer Leistung von 160 PS deutlich schwächer ist. Der Ford hingegen verfügt über fast schon sportliche Fahrleistungen, ist mit 210 PS aber auch der Stärkste im Test. Beim Verbrauch enttäuscht nur der SUV, der sich mit einem Testschnitt von 8,3 Litern rund zwei Liter mehr genehmigt als der Espace.

Richtig teuer wird's beim Kaufpreis. Mondeo und Espace kosten um die 40 000 Euro – ein riesiger Haufen Geld für Familien. Der Hyundai ist zwar besser ausgestattet, schlägt aber auch mit 43 500 Euro zu Buche.

„Welchen hätten S' denn gern?“, hätte Robert Lembke jetzt gefragt. Unsere Antwort: den grauen Grenzgänger von Renault.

HYUNDAI SANTA FE

Optisch hat Hyundai mit dem Santa Fe alles richtig gemacht. Der knapp fünf Meter lange SUV sieht nach Abenteuer aus – als Familienkutsche geht er jedenfalls nicht durch. Das Format hat Vorteile, die hohe Sitzposition gefällt ebenso wie das gute Platzangebot. Allerdings hat der Koreaner auch Nachteile – ganz konkret: zu viel Speck auf den Hüften. Mit einem Leergewicht von 2043 Kilogramm ist er schlicht zu schwer. Gut erkennbar an den Fahrleistungen. Trotz einer Leistung von 200 PS wirkt der Diesel müde, beschleunigt das Trumm in 9,6 Sekunden von null auf 100 km/h und ist mit einer Spitzengeschwindigkeit von 203 km/h auch nicht wirklich schnell. Im Alltag

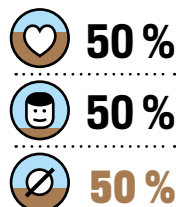


◀ **Knappe Sache:** Mit einer Einstiegsbreite von 645 Millimetern ist der Hyundai enger als die Konkurrenz

nicht so wichtig? Mag sein. Das Gewicht hinterlässt seine Spuren aber auch beim Verbrauch, mit einem Testschnitt von 8,3 Litern ist der Hyundai mit Abstand am durstigsten. Toll hingegen das hochwertige Cockpit und die einfache Bedienung – jeder Knopf ist dort, wo er auch hingehört. An der Kasse langt Hyundai am kräftigsten zu, 43 500 Euro sind trotz guter Ausstattung ganz schön viel.



Feine Sache: Das Cockpit ist nicht nur nett anzuschauen, sondern auch solide verarbeitet und gut zu bedienen



FAZIT Der Hyundai ist ein klassischer SUV – mit allen Vor- und Nachteilen. Während die hohe Sitzposition gefällt, stören hoher Verbrauch und gepfefferte Preise.



Platz da: gutes Raumgefühl für zwei im Fond des Santa Fe

FOTOS: T. BADER (1), H. PREZUG, S. HABERLAND

Der Renault ist was für Herz und Kopf

FAHRZEUG

(mit Automatikgetriebe)

Motor

Leistung

Drehmoment

Höchstgeschwindigkeit

Testverbrauch

Preis

Renault Espace

dCi 160

Vierzylinder, Turbo

118 kW (160 PS)

380 Nm bei 1750 U/min

202 km/h

6,3 l Diesel/100 km

ab 40 550 €

Ford Mondeo Turnier

2.0 TDCi Bi-Turbo

Vierzylinder, Biturbo

155 kW (210 PS)

450 Nm bei 2000 U/min

228 km/h

6,8 l Diesel/100 km

ab 39 475 €

Hyundai Santa Fe

Blue 2.2 CRDi 4WD

Vierzylinder, Turbo

147 kW (200 PS)

440 Nm bei 1750 U/min

203 km/h

8,3 l Diesel/100 km

ab 43 500 €



WERTUNG

HERZ-WERTUNG



KOPF-WERTUNG



DURCHSCHNITT



80 %

70 %

75 %

30 %

80 %

55 %

50 %

50 %

50 %

PLATZ

1

2

3



**SAGEN SIE UNS
IHRE MEINUNG,
UND SCHREIBEN
SIE UNS.**

redaktion@autobild.de

FAZIT

Redakteur

STEFAN VOSWINKEL



DER MUT VON RENAULT wird belohnt! Die Franzosen haben sich getraut, die Klassengrenzen von Kombi, Van und SUV aufzuweichen – und ein Auto gebaut, das Herz und Kopf gleichermaßen anspricht. Eine erfrischende Alternative! Der klassische Kombi wirkt dagegen ein wenig angestaubt und viel unpraktischer, ein Konzept wie von gestern. Und der SUV macht zwar optisch was her, ist aber zu schwer und durstig.

Tagebuch

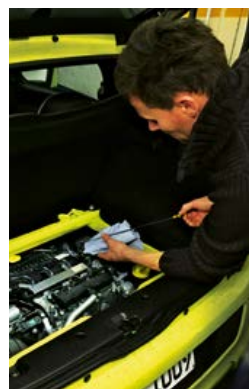
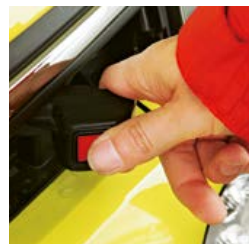
NOTIZEN AUS
DEM AUTO BILD-
FUHRPARK

Was passiert eigentlich hinter den Kulissen? Im Redaktionsalltag fallen uns von AUTO BILD immer wieder Besonderheiten auf. Manche sind erfreulich. Andere ärgerlich. Das Tagebuch berichtet darüber



➤ Versteckt: die Entriegelungshebel der Haube vorn. Unmöglich: kleckerfreies Nachfüllen von Wasser aus dem Kanister. Zum Checken des Motorölstands muss der Kofferraum ausgeräumt und die Motorraumklappe ausgebaut werden

Übungssache: die Kontrolle von Bremsflüssigkeit, Kühl- und Scheibenwaschwasser unter der Klappe vorn am Renault Twingo



Motoröl und Kühlwasser prüfen am kleinen Renault

Fummeln mit dem Twingo

MAL EBEN KURZ Scheibenwaschwasser nachfüllen und den Ölstand checken? Kein Thema, ist ja nach dem Tanken an der Zapfsäule schnell erledigt. Aber nicht, wenn Sie das bei einem aktuellen Renault Twingo mit beladenem Kofferraum machen möchten. Was schon beim ersten Test nervte, wird im Alltag zur Qual. Mal eben kurz die Haube vorn öffnen? Dann besser die Betriebsanleitung fragen. Musste auch unser Testfahrer Stefan Mallach einsehen. Also: Hebel im Fußraum ziehen, entriegeln, aufstellen? Viel zu einfach. Beim Twingo

fummeln Sie zunächst zwei Plastikgitter neben den Scheinwerfern heraus, um dann mit dem Zündschlüssel links zu entriegeln. Sodann rechts. Dann springt die Haube wenige Zentimeter auf. Wenn Sie das geschafft haben, ziehen Sie die Haube zu sich nach vorn – und schon entsteht ein kleiner Spalt, durch den das kleckerfreie Wassernachfüllen aus einem Fünfliterkanister nahezu unmöglich ist. Motorölcheck? Der Motor ist hinten. Also Gepäck ausräumen, Dämmmatte rauszuppeln, sechs Schraub-

chen der Motorraumklappe rausdrehen, Klappe aus dem Koffer-, äh, Motorraum hieven – und schwups, schon kann der Peilstab gezogen werden.



Unser gelber Renault Twingo ist klein und wendig – aber nicht wartungsfreundlich. Jede Wette: Die Kontrolle des Motoröls ist so aufwendig, dass einige darauf verzichten werden

CAR COUNTER

Anzahl der Autos, die seit Anfang des Jahres bei uns getestet wurden

0004

↙ Citroën-Cactus-Fahrer grüßen sich! Das ist bislang die größte Überraschung unseres Dauertesters.



AUTO BILD zu Besuch in Japan

Nie ohne Gastgeschenke!

Auf seiner Reise zu den beeindruckenden japanischen Garagen (siehe AUTO BILD 2/2016) machte Redakteur Claudius Maintz auch bei Mini-Sammler Toshiyuki Yokozeki in der Nähe von Tokio Station. Erste Amtshandlung: ein Gastgeschenk überreichen! „Das ist in Japan Tradition, am beliebtesten ist Lübecker Marzipan“, so Maintz. Aber auch deutsche Nummern-

schilder sind bei Japans Autofans hoch im Kurs – vor allem die alten DIN-Bleche ohne blauen EU-Balken. Also besorgte sich Maintz – neben Marzipan – vor der Abreise ein Dutzend dieser Nummernschilder. Fazit: „Das Präsent kam super an.“ Vor allem bei Yokozeki, der seine Garage mit reichlich Schildern dekoriert hat. Nur ein deutsches war bisher nicht dabei.

KONTAKT

redaktion@autobild.de



FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (4), S. KRIEGER (4)



Ratlos: Redakteur Manfred Klangwald beim Beladen des i3

Gegenläufig öffnende Türen im BMW i3

Dieser BMW mag keine Kinder

Eigentlich mag ich den i3 wirklich gern. Und nach anfänglichem Unverständnis hatte ich sogar meinen Frieden mit dem eigenwilligen Türkonzept gemacht. Bis ich kürzlich das Vergnügen hatte, meine Enkelin mitnehmen zu dürfen. Was für ein Akt! Die BMW-Entwickler sollten einmal versuchen, in einer engen Parklücke erstens einen Kindersitz in das Auto zu bekommen und zweitens das entsprechende Kind verletzungsfrei durch

den schmalen Schlitz zwischen den Türen zu fädeln. Unmöglich. Um das Ganze auf die Spitze zu treiben, ist die hintere Tür unten auch noch sichelförmig ausgearbeitet. Während man also mit dem Oberkörper als Schlangemensch agiert, stolpert man unten über die Türsichel.

Seitdem fahre ich maximal zu zweit mit dem i3, die Rückbank bleibt frei.



Belvilla
FERIENHÄUSER

Zuhause
an der Piste
www.belvilla.de

Belvilla bietet Ihnen Ferienhäuser zum Wohlfühlen – zum Beispiel in der Steiermark oder in Tirol.

www.belvilla.de – 0800 1826013 (kostenlos)

* Buchung bis zum 31.03.2016 mit Anreise bis zum 31.12.2016, Ihr Rabatt-Code ist auf alle Buchungen bei Belvilla anwendbar. Ein Anspruch auf Barauszahlung des Gutscheins besteht nicht. @Leisure BR BV, Postfach 2051, 5600 CB Eindhoven, Niederlande.

75€
RABATT-CODE*
BELAB165



AB 7.2.
SONNTAGS | 20:15

KITCHEN IMPOSSIBLE

KAMPF DER
KOCHGIGANTEN

MÄLZER

VS.

**AMADOR
HERRMANN
HILTEBRAND
LOHSE
RAUE
TRETTL**



Dauertest

100 000
KILOMETER

Toyota Yaris 1.5 Hybrid Life

RÜSTIG, ABER ROSTIG

SCHNELLER CHECK



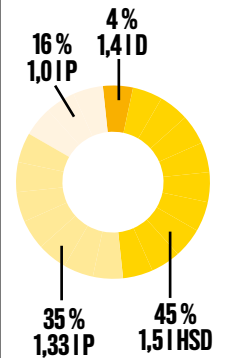
Kaufen oder nicht kaufen?

Wer viel in der Stadt mit hohem Stop-and-go-Anteil fährt und einen zweckmäßigen, sparsamen Kleinwagen sucht, ist mit dem Yaris Hybrid gut bedient. Auf der Autobahn hingegen ist er recht laut und träge.



Weißes Weste: Äußerlich sieht der Yaris nach 100 000 km makellos aus. Doch die Zerlegung bringt Überraschungen zutage

Der Stadtpragmatiker:
In der City spielt der Yaris Hybrid seine Talente aus. Dort ist er wendig, leise und sehr sparsam



MOTOREN-MIX: 45 % HYBRIDANTEIL

Fast die Hälfte aller Yaris-Kunden kaufen einen Hybrid, mit vier Prozent den geringsten Anteil hat der 90-PS-Diesel.

Längst sind Toyotas Hybridmodelle ein Synonym für Zuverlässigkeit. Doch die 100 000 Dauertest-Kilometer gingen nicht völlig spurlos an Deutschlands einzigem Kleinwagen mit Hybridantrieb vorüber

WASSOLL DENN da schon passieren? Zum fünften Mal tritt ein Hybridmodell von Toyota zum AUTO BILD-Dauertest an. Niemals gab es zuvor eine technische Störung, alle waren 100-prozentig zuverlässig. Prius I, Prius II und Lexus CT 200h (Prius-Technik) beendeten den Dauertest mit der Traumnote 1, der Lexus GS 450h mit einer 2+. Die Erwartungen an den 20 450 Euro teuren Yaris 1.5 Hybrid Life waren entsprechend hoch.

Hinsichtlich der Zuverlässigkeit macht der Yaris auch keine Ausnahme: Die 100 000 Kilometer absolviert der Kleine pannenfrei, alles funktioniert in der gewohnten Toyota-Perfektion. Nur einmal muss er wegen eines sich gelösten Warnblinkschalters außerplanmäßig in die Werkstatt.

Seine Stärken kann der einzige Hybrid-Kleinwagen Deutschlands vor allem im Stadtverkehr ausspielen. Dort arbeiten der 61 PS leistende E-Motor und der 75 PS starke 1,5-Liter-Vierzylinder-Saugbenziner harmonisch zusammen. „Von Südost-London nach Wembley gefahren – mitten im Feierabendverkehr. Optimal mit dem Yaris!

Noch nie so lang im Stop-and-go-Verkehr gesteckt, ohne genervt zu sein“, notiert Redakteur Stefan Novitski. Kurze Etappen mit niedrigem Tempo schafft der Yaris rein elektrisch, der Antrieb ist flüsterleise, Schalten und Kuppeln entfällt. Da der Verbrenner in der Stadt sehr selten hoch drehen muss und der E-Motor häufig unterstützt, liegt der City-Verbrauch meist deutlich unter fünf Liter.

Das positive Bild wandelt sich jedoch, sobald der Yaris Hybrid auf der Beschleunigungsspur zur Autobahn Fahrt aufnehmen muss. Gasstöße quitiert der Benzinmotor mit lautem Gekreische, zudem fällt der Vortrieb für die Systemleistung von 100 PS schwach aus. Wer den Yaris dauerhaft mit 150 bis 160 km/h fährt, muss neben der nervigen Geräuschkulisse mit einem Verbrauch von bis zu zehn Litern leben. Bei einem Tankinhalt von nur 36 Litern blinkt dann nach circa 300 Kilometern die Reservelampe.

Dauertest-Profi Manfred Klangwald bringt es schon früh auf den Punkt: „Für die Stadt und Kurzstreckeneinsätze ideal“, schreibt er. „Der anstren-

gende und wenig gedämmte Motorsound diszipliniert. Das üble Geplärre bei durchgetretenem Gaspedal tut man sich nicht gern an. Also beschleunigt man zurückhaltend und nervenschonend, dann klappt es auch mit dem Verbrauch.“ Im Mittel über 100 000 km sind es 6,4 Liter, auf der AUTO BILD-Verbrauchsstrecke 5,4.

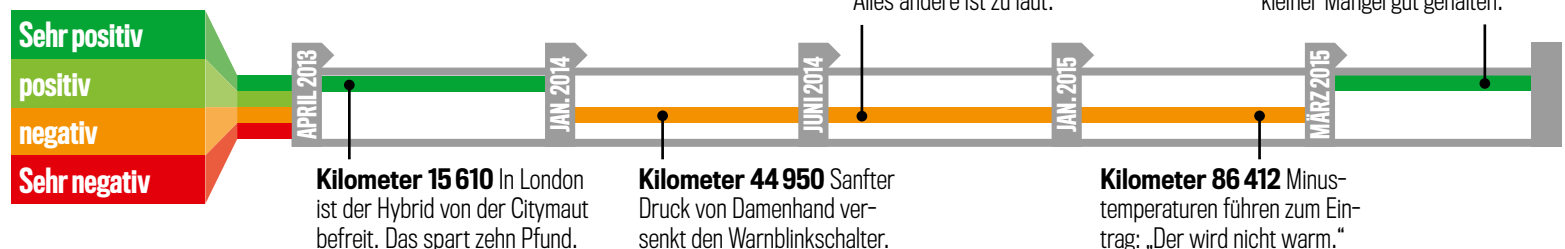
Zwei weitere Dinge ziehen sich wie ein roter Faden durch das Yaris-Fahrtenbuch: die schwachen Scheinwerfer und der geringe Fahrkomfort. Besonders auf dunklen Landstraßen wird deutlich, wie funzelig die Lichtkegel sind und wie schlecht die Scheinwerfer die Fahrbahn ausleuchten. Für einen modernen Kleinwagen kommt auch der Komfort zu kurz. Die Heizung erzeugt im Winter nur ein laues Lüftchen, die Sitzflächen sind zu kurz, Federung und Dämpfung beinhardt. Einzig Raumangebot und Ausstattung bringen beim Komfort Pluspunkte.

Beim Facelift im August 2014 hat Toyota jedoch wesentliche Kritikpunkte am Yaris ausgemerzt. Die Karosserie und die hintere Torsionslenkerachse wurden versteift, die Federn vorn >>



Zweimal gedrückt, auf einmal in den Tiefen des Cockpits verschwunden: der Warnblinkschalter

ZEITLEISTE



DER MUSTERKNABE ZEIGT SCHWÄCHEN

Die Motorenvermessung stellt Günther Schiele (li., DEKRA) und Dirk Goliath (Toyota) zufrieden



1 **SCHON NACH ABNAHME DER STOSSFÄNGER** entdeckt das Testteam die ersten Roststellen. Betroffen sind die Crashelemente vorn. Nicht tragisch, aber keinesfalls Stand der Technik.

2 **DIE LACKQUALITÄT** (Montblancweiß Perleffekt) ist in Ordnung. Frisch gewaschen glänzt der Yaris wie am ersten Tag. Auch die gemessene Schichtdicke liegt im üblichen Rahmen.

5 **EIN DUNKLES KAPITEL** schlägt auf, wer am Yaris die Scheinwerfer einschaltet. Weder Abblend- noch Fernlicht können überzeugen. Geringe Reichweite, fleckige Fahrbahnausleuchtung.



3 **GROSSE SCHEIBEN** machen die Rundumsicht aus dem Yaris heraus lobenswert. Ausgenommen die Sicht nach hinten. Das Heckfenster ist klein, das Wischerfeld winzig.

4 **DER ANTRIEB** überzeugt. E-Motor und Benziner haben den Dauerlauf klaglos überstanden. Der kleine Vierzylinder hinterlässt nach der Zerlegung einen tadellosen Eindruck.

6 **DIE FEDERUNG** ist sehr hart, dafür gab es im Fahrtenbuch wenig nette Worte. Beim Facelift im August 2014 änderte Toyota die Abstimmung von Federn und Dämpfern.

Eine Kooperation von
AUTO BILD > **DEKRA**



DAS FIEL UNS AUF



So haben wir diesen Stecker noch nie gesehen. Die Kontakte sind zwar (noch) makellos, aber das Gehäuse gammelt



Unter der Dichtung der Heckklappe hat sich Rost angesiedelt. Die gelben Pfeile zeigen auf die kritischen Punkte



Völlig von Rost zerfressen ist das Ankerblech links vorn. Das rechte sieht deutlich besser aus, rostet aber auch schon



Auch diese Roststelle oben am hinteren rechten Türausschnitt verbirgt sich normalerweise unter der Türdichtung



Günther Schiele und Lars Busemann checken per Endoskop die Hohlräume

FOTOS: C. BITTMANN (4), DEKRA (3)



Grünes Gewissen:
Nach 100 000 km
lagen die Abgaswerte
des Toyota Yaris
deutlich unter den
Grenzwerten



Funktionale Form: Einstieg und Platzangebot
überzeugten, die Sicht nach hinten nicht. Leicht
bedienbares Cockpit mit viel billigem Hartplastik



>> und die Stoßdämpfer ringsum weicher abgestimmt. Das Ergebnis ist ein deutlich verbesserter Federungskomfort, das noch im Dauertestwagen störende harte und hölzerne Fahrgefühl ist weg. Neue Scheinwerfer sorgen für mehr Licht, der plärrig klingende Vierzylinder ist nun zwar besser gedämmt, aber unter Last immer noch nicht leise. Zu den Modellpflege-Maßnahmen zählen weiterhin eine etwas präzisere Lenkung und hochwertigere Innenraummaterialien mit weich aufgeschäumten Oberflächen. Auch das langsam rechnende Navigationssystem hat Toyota durch ein schnelleres und zuverlässigeres ersetzt.

Bei der Zerlegung nach Testende sehen wir viel Erfreuliches: Weder am Motor noch am Getriebe oder an der Hybrideinheit ließ sich mess- oder sichtbar Verschleiß feststellen. Die Antriebskomponenten wirkten dermaßen frisch, dass wir ihnen weitere 200 000 km zutrauen. Nicht jedoch der Karosserie, die an einigen, von außen nicht sichtbaren Stellen ersten Korro-

sionsansatz zeigt. Die Lackschicht an den verschraubten Crashelementen vor den Längsträgern vorn ist so dünn, dass sich dort Oberflächenrost gebildet hat. Auch an Blechfalzen unter den Gummidichtungen an den hinteren Türen und am Kofferraumdeckel finden wir erste Rostpickel. Und an einem Steckergehäuse der Inverter-/Konvertereinheit (regelt die Abläufe zwischen Verbrenner, E-Motor und Batterie) ist äußerlich Gammel zu sehen. Am heftigsten zugeschlagen hat der Rost am Ankerblech vorn links: Das Blech, das die Bremsscheibe vor Schmutz und Nässe schützt, ist bereits komplett vom Rost zerfressen und wäre bei der ersten Hauptuntersuchung sicherlich beanstandet worden. Kurios: Auf der rechten Seite ist zwar auch erster Gammelansatz zu sehen, aber der Zustand ist weitaus besser als links.

Um es klar zu sagen: Sämtliche Korrosionsansätze sind für den Kunden nicht sichtbar und außer dem linken Ankerblech auch technisch nicht relevant. Abgesehen vom ausgeclipsten

DAS SAGT DER HERSTELLER

... zum Rost

Aufgrund der Ergebnisse des Dauertests haben wir uns das Thema Korrosion beim Yaris genau angeschaut. Die festgestellte Korrosion stellt kein funktionelles Problem dar, und bislang gibt es auch kaum Kundenbeanstandungen zu diesem Thema. Der getestete Yaris sowie alle dazugehörigen Prüfergebnisse werden derzeit in einem weiteren Schritt von unseren Ingenieuren genau untersucht. Sie können versichert sein, dass Toyota alle Details sorgfältig auswertet, und daraus resultierende Optimierungen werden dann, ganz im Sinne unserer kontinuierlichen Prozessverbesserung, in die Serienfertigung einfließen.

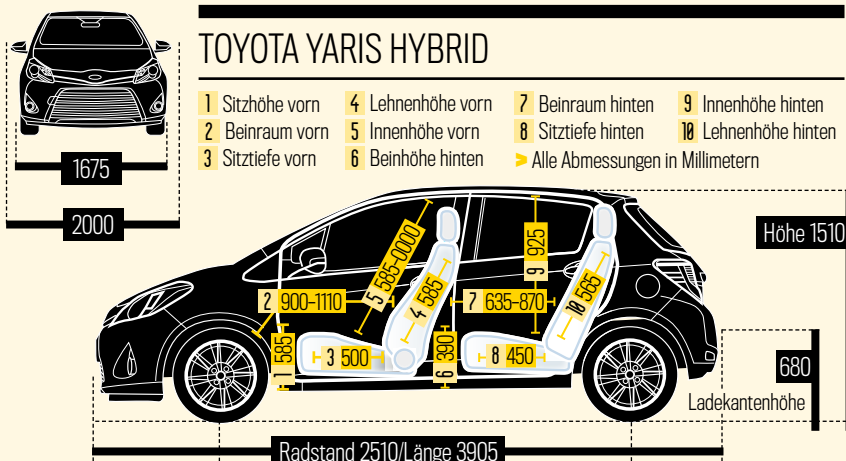
Thomas Schalberger,
General Manager
Public Relations &
Press

Warnblinkschalter gab es keine einzige Störung auf 100 000 km, die Zuverlässigkeit ist völlig ohne Tadel. Dennoch sind die Roststellen für ein zwei Jahre altes Auto ungewöhnlich und insbesondere für ein Qualitätsauto wie einen Toyota enttäuschend.

So bleibt ein gespaltenes Bild: In der Stadt kann der Yaris Hybrid als stressfreies, leises, sparsames und kinderleicht bedienbares Auto voll überzeugen. Wer häufig Autobahn fährt, ist mit dem 90 PS starken Yaris Diesel (1.4 D-4D) mit Sechsgang-Schaltgetriebe erheblich sparsamer, druckvoller und geräuschärmer unterwegs als mit dem nervtötend lauten, bis zu zehn Liter verbrauchenden Hybrid.

Fans stören sich weder an der nervigen Geräuschkulisse noch an der systembedingt gummibandartigen Fortbewegung – sie passen einfach ihre Fahrweise an und freuen sich an niedrigen Verbrauchswerten.

Am Ende sammelt der Yaris Hybrid drei Fehlerpunkte im Kapitel Zuverlässigkeit (loser Warnblinkschalter), sechs bei der Langzeitqualität (Rost) und vier in der Alltagswertung (Geräusch, Federung). Macht Note 2. Wenn doch nur der Rost nicht wäre!



TECHNISCHE DATEN

Motor Bauart/Zylinder	E-Motor plus Vierzylinder
Hubraum	1497 cm³
kW (PS)	74 (100) Systemleistung
max. Drehmoment	E: 169 Nm; Vierzyl.: 111 Nm
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Getriebe/Antrieb	stufenlose Autom., Front
Leergewicht/Zuladung	1116/449 kg
Kofferraumvolumen	286-856 l
Anhängelast gebr./ungebr.	ohne
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	36 l/Super
Abgas CO₂ (EU-Mix)	Euro 5 - 79 g/km

MESSWERTE

BEI TESTBEGINN

Beschleunigung

0-50 km/h	3,7 s
0-100 km/h	11,9 s
0-130 km/h	21,8 s

Zwischenspur

60-100 km/h	7,2 s
80-120 km/h	10,2 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	39,2 m
aus 100 km/h warm	38,3 m

Innengeräusch

bei 50 km/h	61 dB (A)
bei 100 km/h	66 dB (A)
bei 130 km/h	70 dB (A)

Testverbrauch - CO₂

5,3 l S - 126 g/km

BEI TESTENDE

Beschleunigung

0-50 km/h	3,7 s
0-100 km/h	12,1 s
0-130 km/h	21,6 s

Zwischenspur

60-100 km/h	7,3 s
80-120 km/h	10,0 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	38,9 m
aus 100 km/h warm	38,5 m

Innengeräusch

bei 50 km/h	60 dB (A)
bei 100 km/h	68 dB (A)
bei 130 km/h	73 dB (A)

Testverbrauch - CO₂

5,4 l S - 130 g/km

Leistungsmessung*

53,3 kW/72,5 PS

Verbrauch nach ECE*

3,93 l S - 93,1 g/km

* Leistung und ECE-Verbrauch wurden im DEKRA Technology Center Kletitz ermittelt

KOSTEN

Betriebskosten/Garantien (Fixkosten pro Jahr)

Haftpflicht 14 (100 %, R 11)*	701 Euro
Vollkasko 18 (500 € SB, R 7)*	951 Euro
Teilkasko 16 (150 € SB, R 9)	92 Euro
Kfz-Steuer (Euro 5)	30 Euro

* aktuelle Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko-Typklassen: 17/21/21

Kraftstoffkosten für 100 550 km

6431,77 Liter Super (= 6,4 l/100 km)	7718,09 Euro
Motoröl-Nachfüllbedarf 1,5 Liter	28,50 Euro

Inspektionskosten (inklusive Ölwechsel)

15 000 km	152,14 Euro
30 000 km	249,14 Euro
45 000 km	164,13 Euro
60 000 km	280,56 Euro
75 000 km	135,71 Euro
90 000 km	442,13 Euro

Reifenkosten (inklusive Montage)

1 Satz Sommerreifen Dunlop SP Sport 175/65 R 5 H	318,80 Euro
1 Satz Winterreifen Pirelli Winter 190 175/65 R 15 T	301,20 Euro

Preise/Wertverlust

Testwagenpreis 12/2012 (inkl. Extras)	20 450 Euro
Aktueller Neupreis (inkl. Extras)*	20 230 Euro
Schätzpreis 01/2016	8500 Euro
Wertverlust des Testwagens	11 950 Euro























* berechnet auf Basis Yaris Hybrid Comfort

Gesamtkosten für zwei Jahre

auf 100 550 km	13 154,40 Euro
Kosten pro km	0,13 Euro
Kosten pro km mit Wertverlust	0,25 Euro

DIE AUTO BILD-DAUERTEST-RANGLISTE

AUTO BILD bewertet nicht nur die **Zuverlässigkeit** während des Tests. Auch der technische Zustand der Kandidaten bei der **Abschlussuntersuchung** (Kriterien gemäß Tabelle links) und die Praxiseindrücke der Tester gemäß **Fahrtenbucheintragen** werden gewertet. Die früher gültige Liste samt Platzierungen finden Sie unter www.autobild.de/dauertest

		Minuspunkte	Note
1	 Audi A6 Avant 2.0 TDI	6	1-
2	 Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium	8	1-
2	 Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D AWD Center-Line	8	1-
2	 Mercedes A 180 BE Style	8	1-
5	 Kia Ceed 1.6 GDi Spirit	9	2+
6	 Lexus GS 450h Executive Line	11	2+
6	 Lexus CT 200h Dynamic Line	11	2+
8	 Mercedes E 350 CDI T Avantgarde	12	2+
8	 Seat Alhambra 2.0 TDI	12	2+
8	 VW Golf 1.4 TSI Comfortline	12	2+
11	 Toyota Yaris 1.5 Hybrid Life	13	2
12	 Volvo V60 D2 DRIVE Ocean Race	15	2
13	 Hyundai i40 Kombi 1.7 CRDi Style	17	2-
13	 Kia Rio 1.4 CVVT Edition 7	17	2-
15	 Mercedes B 200 CDI	18	2-
16	 Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI Innovation	20	2-
17	 Kia Carens 1.7 CDTi Spirit	21	3+
17	 Mini Cooper SD Countryman	21	3+
17	 Opel Meriva 1.7 CDTI Color Edition	21	3+
20	 VW Up 1.0 White Up	22	3+
21	 Ford Grand C-Max 2.0 TDCi Titanium	30	3-
22	 Chevrolet Orlando LT 2.0 TD	35	4+
23	 Audi Q3 2.0 TDI Quattro	42	4-

Toyota Yaris

Fehlerpunkte max.

Zuverlässigkeit

Liegenbleiber	0 x 15
Motor-/Getriebschaden	0 x 15
Defekte Antriebs-/Funktionsteile	0 x 5
Zusätzlicher kurzer Werkstattbesuch	1 x 3
Zusätzlicher mehrtägiger Werkstattaufenthalt	0 x 5
Defekte und Sonderarbeiten (Radio/Naviflüssigkeiten etc.)	0 x 2
Defekte Kleinteile (Lampen etc.)	0 x 1

Langzeitqualität (aus Demontage)

Karosserie (Konservierung, Lack, Teppiche, Verkleidungen)	0-5
Motor (Leistung, Dichtigkeit, Ablagerungen, Laufspuren)	0-5
Getriebe (Dichtigkeit, Abrieb, Zustand, Kupplung)	0-5
Abgasanlage (Zustand, Kat, Aufhängung, Abschirmbleche)	0-5
Fahrwerk (Achsen, Federung, Lenkung, Befestigung)	0-5
Elektrik (Kabel, Stecker, Steuergeräte, Sicherungen)	0-5

Alltagswertung /Fahren

Ergibt sich aus den Eintragungen im Fahrtenbuch	0-10
---	------

Gesamtpunkte

0 Punkte **1+**; 1-4 Punkte **1**; 5-8 Punkte **1-**; 9-12 Punkte **2+**; 13-16 Punkte **2**; 17-20 Punkte **2-**; 21-24 Punkte **3+**; 25-28 Punkte **3**; 29-32 Punkte **3-**; 33-36 Punkte **4+**; 37-40 Punkte **4**; 41-44 Punkte **4-**; 45-48 Punkte **5+**; 49-52 Punkte **5**; 53-56 Punkte **5-**; ab 57 Punkte **6**

DIE WERTUNG

Hier gibt es nicht nur für Ausfälle Minuspunkte. Unser Dauertest-Team bepunktet auch den Zustand bei Demontage sowie die Eigenschaften im Test. Die Punkteaddition führt gemäß Schlüssel zur Gesamtnote.

Note **2**



FAZIT

Redakteure

MANFRED KLANGWALD UND LARS BUSEMANN

DER FÜNFTE DAUERTEST-HYBRID VON TOYOTA absolvierte die 100 000 km wie jeder andere vorher: perfekt und zuverlässig. Ein Alleskönner ist der Kleine nicht, überzeugen kann er nur in der Stadt. Auf der Autobahn ist er träge und laut. Enttäuschend für Qualitätsprimus Toyota: die kleinen, aber vielen Rostansätze, die sich bei der Zerlegung ergaben.

Autonomes Fahren



DAS ERSTE AUTO OHNE FAHRER

Autonom extrem: In Holland fährt jetzt ein führerloser Minibus auf öffentlichen Straßen. AUTO BILD ist schon mal mitgefahren



Busfahrer? Unnötig! Riender Happee und Paulus Fortbey (Mitte) von der Universität Delft erklären den WEpod



SAGEN SIE UNS
IHRE MEINUNG,
UND SCHREIBEN
SIE UNS.

redaktion@autobild.de

→ SO FUNKTIONIERT DAS FAHRERLOSE AUTO

> Sicherheit
geht vor: einer
von gleich
mehreren Not-
fallknöpfen



< Laser in
der Stoß-
stange können
die Umgebung
abbilden





BUSFAHRER ist irgendwie auch kein Beruf mehr mit Zukunft. Jedenfalls nicht heute. Denn heute kommt ein Bus, in dem sitzen nur Passagiere. Je drei Plätze mit dem Rücken zur Frontscheibe. Und zur Heckscheibe. Oder umgekehrt. Ist auch egal. Dieser Bus hat kein Vorn und kein Hinten. Und er hat noch viel weniger: kein Lenkrad, kein Gaspedal, kein Bremspedal, keinen Busfahrer.

Dieser Minibus nennt sich „WEpod“, er ist das erste Auto ohne Fahrer.

Wageningen in den Niederlanden, der Campus der Universität. Hier beginnt der erste Test mit dem fahrerlosen Wagen. Von hier aus werden WEpods wie von Geisterhand über eine rund sieben Kilometer lange Strecke bis zum Bahnhof gelenkt (siehe Karte rechts). Auf öffentlichen Straßen, zwischen ganz normalen Autos. Keine Schienen, keine eigene Fahrspur. Die WEpods werden links abbiegen, rechts abbiegen und nach der Testphase auf bis zu 40 km/h beschleunigen. Sie werden überholen und überholt werden. Ganz normal.

„Es ist ein Meilenstein in der Geschichte des fahrerlosen Fahrens“, sagt Jan Willem van der Wiel, der technische Leiter des Projekts. Er klingt fröhlich, aber die Nervosität ist ihm deutlich anzumerken.

Denn auch AUTO BILD steigt ein zur Jungfernfahrt. Anders als in normalen Linienbussen ist Stehen verboten. Und wer sitzt, der muss sich anschnallen. Dann ertönen über Lautsprecher Sicherheitsanweisungen.

Falls irgendetwas Unvorhergesehenes passiert, sollen die Passagiere einen der vier roten Notfallknöpfe drücken. Die Fahrt wird dann sofort gestoppt. Der Fahrgastraum ist zudem

videoüberwacht. Mitarbeiter in einem Kontrollraum beobachten die autonome Fahrt und können jederzeit eingreifen. Ganz ohne menschliche Kontrolle geht es dann also doch nicht.

Ansonsten sieht der WEpod viel mehr als der beste Busfahrer der Welt. Der Minibus ist vollgepackt mit Elektronik und Sensoren (siehe Kasten unten). Eine 360-Grad-Kamera auf dem Dach überwacht die komplette Umgebung. Vier Lasersensoren, die in der Stoßstange untergebracht sind, messen die Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Entfernungen zwischen anderen Objekten und dem Bus. Mithilfe des GPS-Signals kann der WEpod auf den Zentimeter genau lokalisiert werden.

Wenn der Himmel über Holland nicht gerade zu bedeckt ist ...

Denn bei einer dichten Wolkendecke wird das Signal abgeschwächt. Daher fährt der WEpod auch zusätzlich zum GPS-Signal nach einer eigens programmierten Navigation.

Die Fahrt, zu Demonstrationszwecken zunächst noch auf dem Universitätsgelände, verläuft problemlos. Ein kurzer Ruck, und der fahrerlose Bus setzt sich in Bewegung. Aus Sicherheitsgründen wird er heute nur maximal 25 km/h schnell. Die Akkus sollen für eine Reichweite von bis zu 100 Kilometern sorgen. Theoretisch könnte der WEpod 14-mal am Tag die kostenlose Strecke fahren, bevor er zum Laden wieder an die Steckdose muss.

Klingt alles ganz einfach. Eine andere Hürde erwartete die Entwickler bei einer scheinbar profanen Frage: Als was sollte das Fahrzeug eigentlich angemeldet werden? Doch da hatte dann sogar die Behörde eine Idee – und dachte sich einfach eine ganz neue Fahrzeugklasse aus.

Die Route des WEpod*



* Länge der Route: 7 Kilometer



FAZIT
Mitarbeiterin
HELENE SCHMIDT

Ich habe in den Niederlanden eine Aufbruchsstimmung gespürt: Gesetze werden geändert, die Bevölkerung sieht den Test nicht skeptisch, sondern ist sehr offen dafür. So treibt man eine neue Technologie voran. Hoffentlich bald auch bei uns.



AUCH DIESE AUTOS FAHREN BALD FAHRERLOS

Ab Frühjahr 2016 fahren fahrerlose Busse des Start-ups „Best Mile“ durch die Innenstadt von Sitten (Schweiz). Langfristig sollen sie auch auf dem Land eingesetzt werden. Auch Großbritannien wird fahrerlose Autos bald auf öffentlichen Straßen einsetzen. Demnächst werden 40 der in Coventry entwickelten autonomen Zweisitzer „Pathfinder Pod“ getestet.



Best-Mile-Bus in Sitten: Platz für neun und bis zu 20 km/h schnell



Lutz Pathfinder Pod: zwei Plätze, 19 Sensoren, bis zu 24 km/h schnell

FOTOS: S. KRIEGER (10), HERSTELLER (2), C. BÖRMES



Augen des autonomen Busses: Kameras im Innenraum und auf dem Dach

Der Kontakt zu einem Menschen im Kontrollraum erfolgt über Funkverbindung

Radarsensoren vorn und hinten messen das Tempo anderer Autos und den Abstand zu ihnen

NEW MOBILITY



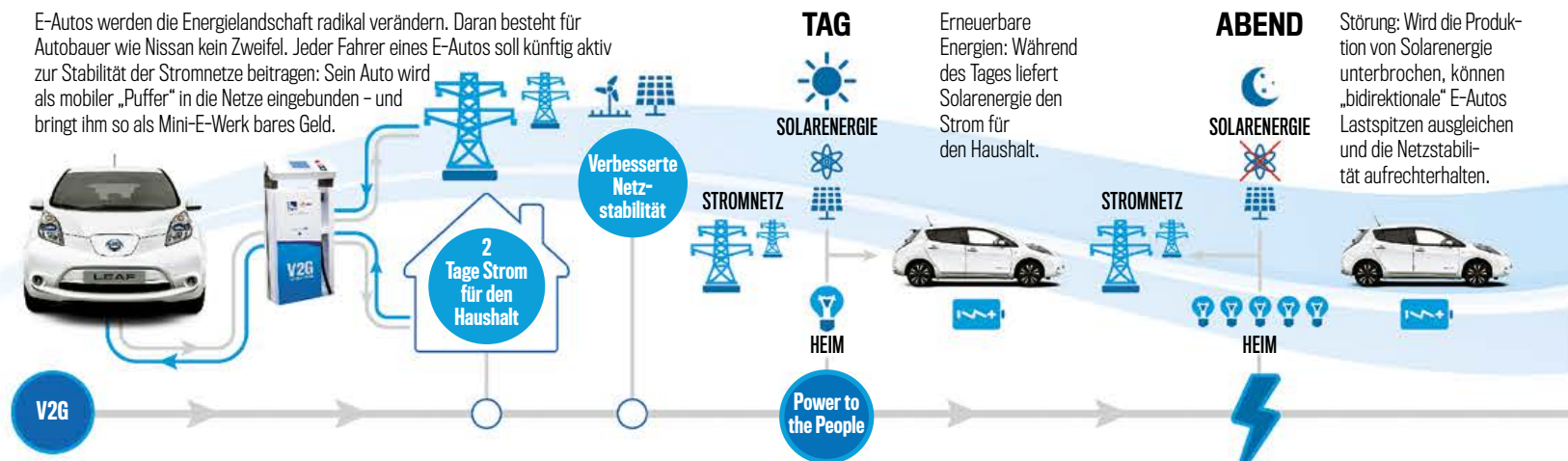
Jetzt funktioniert autonomes Fahren sogar in der Großstadt!

Auto fahren wird **soooo** einfach

Noch ist es ein Prototyp, aber dieser Nissan Leaf fährt autonom. Und das in der größten Stadt überhaupt: Tokio. Wir haben ausprobiert, ob das wirklich klappt

ELEKTROAUTOS ALS MOBILE E-WERKE: DAS STECKT HINTER DEM ANSATZ „VEHICLE-TO-GRID“ (V2G)

E-Autos werden die Energielandschaft radikal verändern. Daran besteht für Autobauer wie Nissan kein Zweifel. Jeder Fahrer eines E-Autos soll künftig aktiv zur Stabilität der Stromnetze beitragen: Sein Auto wird als mobiler „Puffer“ in die Netze eingebunden – und bringt ihm so als Mini-E-Werk bares Geld.





F **LIESSENDER VERKEHR** in Tokio? Dem 37-Millionen-Moloch mit dem Dauerstau? Doch, gibt es. Am Rand der Tokio-Bucht zum Beispiel, in Richtung der neuen Tokyo Gate Bridge. Gepflegte, breite Straßen, Hochbahntrassen, Containerterminals. Und alles in Bewegung: Lieferwagen, Transporter, Trucks. Schon klar, hier wird gearbeitet.

An Bord des Nissan Leaf muss sich dagegen niemand anstrengen oder auch nur auf den Verkehr achten. Das Auto ist ein Versuchsträger und fährt autonom, selbstständig. Chefingenieur Tetsuya Iijima, der Mann hinter dem Lenkrad, hatte das Auto gestartet, im Navi das Fahrtziel eingegeben, die „Piloted Drive“-Taste gedrückt. Und sich dann freundlich seinem Beifahrer zugewandt.

Innen ist der Leaf dabei einer wie jeder andere. Na ja, fast. Ein großes Display für die Instrumente, eines in der Mitte für das Navi. Nur unten auf der Mittelkonsole sitzt noch ein zusätzlicher Bildschirm für das „Intelligent



Zwölf Kameras, fünf Radarsysteme, vier Laser-Scanner: Der Leaf überwacht vorn 200 Meter, hinten 70 und seitlich 30 Meter.

Driving System“ – der ist aber eher dem Prototyp-Stadium geschuldet als wirklich notwendig. Dazu noch ein großer Dreh-Drück-Stellknopf mit blauem Rand zur Bedienung, fertig.

Die Atmosphäre an Bord ist entspannt. Das heißt, nicht ganz. Iijima hält die Hände meistens doch in Griffnähe des Lenkrads und blickt relativ regelmäßig auf die Straße. Reine Gewohnheit, sagt er und lächelt verschämt. „Ich muss mich an all das auch erst noch gewöhnen.“

Doch der Leaf bräuhete solche Kontrolle gar nicht. Leise summend bewegt er sich durch den Verkehr, wechselt selbstständig die Spur, ordnet sich rechtzeitig zum Abbiegen ein und stoppt brav an der roten Ampel.

Gut, die Lenkung ruckelt ab und zu noch etwas, mancher Spurwechsel läuft etwas ruppig, aber insgesamt bewegt sich der Nissan ruhig und komplett unauffällig zwischen den anderen Autos.

Und hält sich korrekt ans jeweils gültige Tempolimit, äußerst korrekt. Muss das jetzt wirklich immer sein, fragt der AUTO BILD-Reporter hinterhältig? Iijima grinst und antwortet, die Frage hätten sich die Entwickler natürlich auch gestellt – eine Abweichung von plus 10 km/h könne man jederzeit mühelos einstellen.

Zur Ausrüstung des Leaf gehören neben Navi und GPS insgesamt zwölf Kameras, fünf Radarsysteme und vier Laser-Scanner. Damit wird ein Bereich von 200 Metern nach vorn, 70 Metern nach hinten und 30 Metern zur Seite überwacht. In den Türen zum Beispiel befinden sich 3D-Laser mit einer Abdeckung von 140 Grad horizontal und 30 Grad vertikal – zum Überwachen des seitlichen Verkehrs und fester Hindernisse. Scheint alles zu funktionieren, >>

FOTOS: HERSTELLER (2)

Viele Infos für den Fahrer

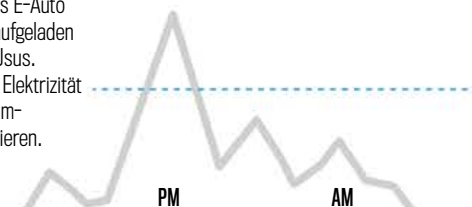
60 km/h sind hier erlaubt, das Tempo liegt gerade bei 21 km/h. Navi-Pilot (links) steht für das autonome Fahren. Die grünen und roten Rechtecke zeigen, wie die Rundumüberwachung arbeitet, bis zu 80 „Objekte“ können beobachtet werden.



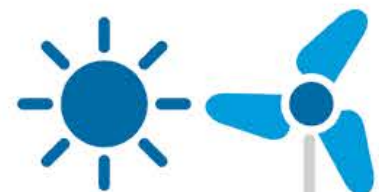
NACHT



Geringe Last: Wenn alle schlafen und wenig Strombedarf besteht, kann das E-Auto zum Nachtstromtarif günstig aufgeladen werden. Das ist schon heute Usus. Neu: Zu Spitzenzeiten kann es Elektrizität zurückspeisen und so die Stromkosten des Haushalts refinanzieren.



Stabile Stromversorgung für alle Parkende E-Autos können in Phasen hohen Energiebedarfs und im Kollektiv Elektrizität in die Stromnetze zurückgeben. Jedes „EV“ (Electric Vehicle) wird so zum Teil des Stromnetzes – mit garantierter Restreichweite (Entladungsschutz).

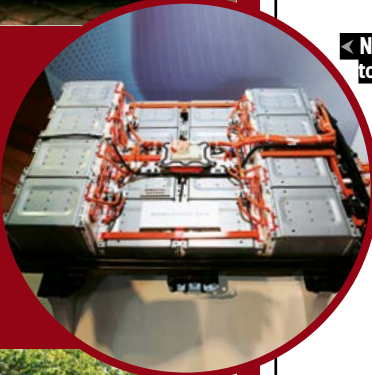


Stabilere Stromversorgung

AUF DEM WEG IN DIE ZUKUNFT



Das sind die nächsten Schritte auf dem Weg zu einer neuen Mobilität: autonomes Fahren, bidirektionales Laden und viel größere Reichweite.



◀ Noch ein Prototyp: hochentwickeltes neues Batterie-Pack mit 60 kWh, das reicht für 500 Kilometer



◀ Ein Blick in den Kofferraum des Versuchs-Leaf zeigt, wie viel Aufwand hinter dem System steht



„Der autonom fahrende Leaf kann schon 2020 reif für die Serie sein.“

Tetsuya Iijima,
General Manager Nissan
Intelligent Driving

◀ Selbst im dichten Verkehr in Tokio fällt der autonome Leaf nicht weiter auf, schwimmt einfach mit

◀ Ladesäule mal anders: E-Autos dienen auch als Energiespeicher, speisen Strom ins Netz



ZWEITES LEBEN FÜR ANTRIEBSBATTERIEN

Im Auto liegen sie meistens flach im Unterboden. In ihrem zweiten Leben stehen sie aufrecht und meist zu zweit im Speicherschrank mit den Maßen einer kleinen Besenkammer. Häufig in irgendwelchen Kellerräumen: Ausgemusterte Antriebsbatterien aus E-Autos können als Energiespeicher die typische Lebenszeit des Autos bei Weitem überleben. Am Ende ihres Lebens als Auto-Akku besitzen sie noch etwa 70 Prozent Restkapazität. Das reicht nach

einer Wiederaufbereitung locker für ein zweites Leben. „Second Life“-Strategie nennt das die Autoindustrie. In erster Linie geht es um den Einsatz als kompaktes Speichermedium für Photovoltaikanlagen, zum Beispiel in Einfamilienhäusern, in höherer Stückzahl aber auch in größeren Gebäuden. Nissan betreibt Kooperationen mit Stromanbietern in Japan und Europa, auch Tesla und BMW (mit i3-Batterien) mischen auf dem Markt mit.



Erst im Auto, hier mit Renault-Nissan-Chef Carlos Ghosn, dann im Speicherschrank: Leaf-Akku



Mit dem düst Nissan ins Jahr 2020:
Tokio-Studie IDS Concept mit
Sensoren, Kameras und Autopilot

NISSAN IDS

» jedenfalls absolviert der Leaf die 17-Kilometer-Testrunde unaufgeregt in knapp 30 Minuten – und selten war der Verkehr in Tokio so angenehm.

Doch ein E-Auto wie der Leaf soll in Zukunft noch mehr können. Denn betrachtet man Elektroautos mit den Augen von Stromversorgern, sind sie in erster Linie fahrende Energiespeicher. Mobile Akkus, die eigentlich immer und überall Strom aufnehmen und auch wieder abgeben, also ins Netz speisen können. Genau genommen muss es „können“ heißen, denn noch beherrschen nur die wenigsten Elektroautos und Stromnetze das sogenannte bidirektionale Laden.

Im von Erdbeben geplagten Japan sind E-Autos dagegen als „Notstrom-aggregate“ bereits etabliert. Mitsubishi und Nissan haben hier die Nase vorn. Im Laufe des Jahres soll die Technik auch in Europa zum Einsatz kommen. Entsprechende Wallboxen bzw. Ladesäulen wurden bereits präsentiert.

„E-Autos können die neuen Energiequellen der Stadt werden – und sie verändern“, glaubt Russell Hales, Archi-

DIE SITZE DENKEN MIT

Fährt der IDS autonom, drehen sich die Sitze leicht nach innen – Fahrer und Passagiere können plaudern. Führt der Fahrer selbst, drehen sich alle Sitze wieder in Fahrtrichtung.

AUTONOMES FAHREN



FAHRER FÄHRT



tekt und Stadtplaner bei Foster + Partners, einem der bekanntesten Architekturbüros der Welt. „Autos haben die Städte geformt, wie wir sie heute kennen. Elektroautos werden es wieder tun – sie werden die Lösung sein, nicht das Problem. Städte werden dadurch lebenswertere Plätze.“ Großen Anteil daran sollen neue Lademöglichkeiten haben. „Aussteigen, Klappe auf, Stecker oder Tankrüssel rein – die Technik von heute kann nicht die Lösung sein“, meint Hales. „Die Zukunft kann nur kabelloses, induktives Laden sein.“

In der Stadt von morgen soll das zudem vollautomatisiert geschehen. „E-Autos werden sich selbst Parkplätze suchen und autonom Ladeflächen ansteuern.“ Lauter Autos, die allein durch die City kurven? Weil der Fahrer sie wegschickt? „Technisch durchaus möglich“, sagt Richard Candler, Nissans General Manager für Technologie. „In 20 Jahren können wir unserem Auto sagen: Hol du die Kinder ab.“ Sag ich doch, total spannend.

Dirk Branke



DAS MACHEN DIE ANDEREN



MERCEDES/BMW/AUDI

Die Premiumhersteller liegen etwa gleichauf: Stau- und Autobahnassistenten zum Beispiel in Q7, 7er und S-Klasse erlauben freihändiges Fahren bei niedrigem Tempo und Unterstützung mit Händen am Lenkrad bis 210 km/h. 7er und E-Klasse parken ohne Fahrer ein und aus, der neue A8 soll ab 2017 bis 130 km/h komplett selbstständig fahren.



BOSCH

BOSCH liefert genau wie CONTI Technikbestandteile und komplette Systeme für das automatisierte Fahren, etwa für den Autopiloten bei Tesla und das Google Car.



KIA

KIA testet bereits öffentlich in Nevada. Teilautonome Funktionen sollen bis 2020, vollautomatisierte Modelle bis 2030 kommen.



GM

GM investiert 500 Millionen Dollar in den Mitfahrdienst Lyft. Gemeinsam will man eine Flotte autonomer und per App bestellbarer Taxis aufbauen.



TESLA

TESLA nennt sein teilautomatisiertes Fahren „Autopilot“. Erste Fahrten sorgten für einige Beinahe-Unfälle. Mit der neuesten Software können die Autos auf Privatgelände führerlos ein- und ausparken.



TOYOTA

TOYOTA will bis 2020 eine Milliarde Euro in die Technik investieren. An fahrerloses Fahren glaubt Toyota aber nicht. Vielmehr sollen alte und behinderte Menschen beim Autofahren unterstützt werden.



VOLVO

VOLVO testet ab 2017 in Göteborg hochautomatisierte Autos. Als erster Hersteller kündigte Volvo an, Haftung für seine selbstständig fahrenden Autos zu übernehmen.



VW

VW will im Golf VIII ab 2019 erstmals einen Autobahnpiloten bis 130 km/h in der Kompaktklasse einführen.



APPLE

APPLE plant offenbar ein iCar mit autonomen Fahrfunktionen. Zahlreiche Spezialisten wurden dafür eingestellt.



GOOGLE

GOOGLE strebt für 2016 eine Allianz mit einem Autobauer an. FORD wurde als Partner aber noch nicht bestätigt.

Service

TIPPS FÜR
ALLE AUTO-
FAHRER

Batteriewechsel:
Der Akku wird im
Auto angelernt,
Daten werden er-
gänzt



Batterie wechseln

Nachhilfe bei Akku-Ärger

Viele Hersteller verlangen das Anlernen einer neuen Batterie. Ist das nötig?

ES GIBT TOP-PLATZIERUNGEN, die nicht besonders ruhmreich sind. Platz eins in der Pannenstatistik des ADAC gehört mit Sicherheit dazu – denn dort steht als häufigste Ursache die Fahrzeugbatterie.

Dabei ist die Batterie noch nicht einmal selber schuld: Überforderte Lichtmaschinen, dazu jede Menge

elektrische Verbraucher an Bord und dann auch noch ein Start-Stopp-System. Da kommen selbst sogenannte AGM- und EFB-Batterien an ihre Grenzen, und die sind speziell für diese harten Herausforderungen konstruiert.

Der Grund für die Probleme: Je nach Batteriezustand und -art benötigt der

Akku spezielle Ladevorgänge. Vereinfacht gesagt: In vielen Fällen kommt einfach zu wenig Power bei der Batterie an. Nach und nach verliert der Stromspender an Leistung, ist am Ende völlig platt.

Damit es gar nicht erst so weit kommt, haben sich Autobauer ein Energiemanagementsystem ausge-



Jede Menge elektrische Verbraucher – da kommen Batterien an ihre Grenzen.



dacht. Ein Steuergerät überwacht den Ladezustand des Akkus, zählt Startvorgänge, regelt die Leistungsabgabe und merkt sich entsprechende Parameter. Damit soll sich die Lebenserwartung eines Fahrzeugakkus verlängern. Schließlich weiß das Auto so genau um den Batteriezustand und steuert entsprechend die Ladespannung und den Ladestrom.

Aus diesem Grund verlangen immer mehr Autobauer das Anlernen der Batterie. Ab in die Werkstatt, damit das Energiemanagementsystem dank einem Diagnosegerät erfährt, dass ein neuer Akku an Bord ist und die gespeicherten Daten vergessen kann.

Alles auf null: Mehrmarken-Tools können heute bei zahlreichen Autos dieses sogenannte Initialisieren durch-

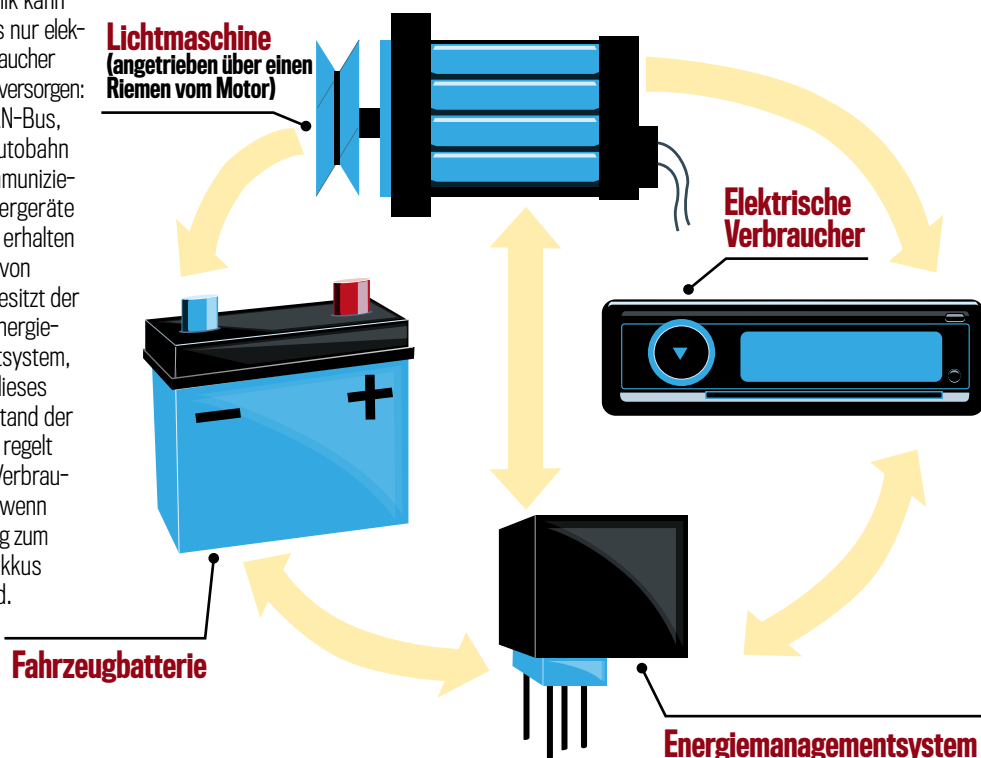
führen. Was ist jedoch, wenn dies nicht geschieht oder der Vorgang nicht nach Herstellervorgaben erfolgt? Bei Audi lassen sich beispielsweise nur Batterien des Herstellers an das Fahrzeug anlernen. Grund: Die Eingabe eines Codes, der nur auf Original-Akkus der Ingolstädter steht, ist erforderlich.

Wir haben den Tausch ohne Anlernen ausprobiert, die EFB-Batterie eines Audi A3 Sportback 1.4 TFSI durch einen anderen Akku mit vergleichbaren Kenndaten ersetzt. Wichtig: Damit es nicht zu Schäden kommt, beim Tausch den gleichen Batterietyp wählen, das heißt eine AGM-Batterie nicht gegen einen konventionellen Blei-Akku tauschen, und auf ähnliche Leistungsdaten achten. >>

▲ Audi-Kofferraum: Die kräftige AGM-Batterie sorgt im Start-Stopp-Betrieb für den Motorstart

DAS BORDNETZ

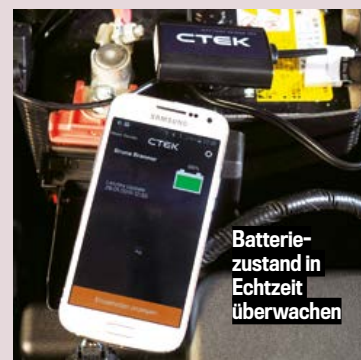
Bordelektronik kann viel mehr, als nur elektrische Verbraucher mit Strom zu versorgen: Über den CAN-Bus, eine Datenautobahn im Pkw, kommunizieren die Steuergeräte miteinander, erhalten dafür Daten von Sensoren. Besitzt der Wagen ein Energiemanagementsystem, kontrolliert dieses den Ladezustand der Batterie und regelt elektrische Verbraucher runter, wenn mehr Leistung zum Laden des Akkus benötigt wird.



HILFREICHE APPS FÜR DIE BATTERIE

ANMELDUNG UND DIAGNOSE

Die Carly-App ermöglicht Einblicke in die Bordelektronik moderner BMW sowie umfangreiche Kodierungen. Für 44,99 Euro verwandelt sich das Smartphone oder Tablet (Apple und Android) ins eigene Diagnosetool. Für weitere 9,95 Euro (In-App-Kauf) lassen sich neue Batterien anmelden und registrieren. So kann ein Akku selbst eingebaut werden - ohne Werkstattbesuch. Für eine drahtlose Kommunikation zwischen Smartphone und Bordnetz ist zusätzlich noch ein passender OBD2-Adapter nötig. Der Ctek Battery Sense (etwa 70 Euro) übermittelt den Ladezustand der eigenen Batterie via Bluetooth auf das Smartphone. So wird ein Liegenbleiben aufgrund eines schlappen Akkus verhindert.



Carly-App: Mit wenigen Klicks ist die neue BMW-Batterie registriert

» Im ersten Moment sind wir erschrocken: Piepend warnt uns der Bordcomputer vor Störungen beim Bremsassistenten, der automatischen Abstandsregelung, der Start-Stopp-Automatik und der Stabilitätskontrolle. Vorsichtig rollen wir los, aber alles halb so wild: Das selbstlernende Energiemanagement des A3 hat diese Funktionen nur auf den ersten Metern deaktiviert. Nach ein, zwei Bremsungen

» Initialisierung: Mithilfe eines Scantools erfolgt in der Werkstatt die fachgerechte Batterie-Anmeldung



WIE GEHT DER BATTERIEWECHSEL BEI MEINER MARKE? DAS SAGEN DIE HERSTELLER

AUDI

Für optimalen Betrieb ist bei Fahrzeugen mit Bordnetzenergiemanagement (A6, A8 und Q7 ab Modelljahr 2004, ab 2010 nahezu alle) ein Anlernen erforderlich. Dies geht nur mit Original-Batterien. Ohne Anlernen oder durch Einbau eines fremden Energiespenders kann es aufgrund nicht korrekt funktionierender Abschaltstufen zu Einschränkungen in der Funktionalität und zu erhöhtem Batterieverschleiß kommen. Dauer für Tausch plus Anlernen: je nach Modell 24 bis 60 Minuten.



BMW

Eine Registrierung ist bei Fahrzeugen mit IBS (Intelligenter Batteriesensor) nötig. Dies trifft auf alle Typen seit dem Modellwechsel 2008 zu. Ohne Registrierung kann es zu einer Überladung der Batterie kommen, da das System nicht weiß, dass ein neuer Akku eingebaut wurde.

FIAT

Die Starterbatterie kann ohne Anlernen getauscht werden. In Einzelfällen sind aber Uhrzeit und Datum einzustellen. Laut Herstellervorgabe soll ein Batteriewechsel bei fast allen aktuellen Modellen der Marken Fiat, Alfa Romeo und Abarth nicht länger als 12 bis 15 Minuten dauern.

» 5TA 915 105 B: aufgedruckter Code einer im VW-Konzern verbauten Start-Stopp-Batterie

FORD

Ein Tausch ist ohne großen Aufwand möglich. Bei allen Autos, die mit einem Start-Stopp-System ausgerüstet sind, ist ein Rücksetzen des Batterie-Steuermoduls erforderlich. Hierfür empfiehlt sich die Verwendung von original EFB-Start-Stopp-Batterien, da diese eine spezielle Ruhespannung aufweisen. Ein Tausch benötigt bei aktuellen Modellen, abhängig vom Fahrzeug und Zugänglichkeit der Batterie, 24 bis 36 Minuten.

HONDA

Die Starterbatterie lässt sich ohne Anlernen wechseln. Dabei werden das Audio- und Navigationssystem deaktiviert sowie Datum und Uhrzeit zurückgesetzt. Durchschnittlich belaufen sich die Kosten pro Tausch inklusive Batteriekosten, Auswechslung und Prüfung auf 120 bis 150 Euro.

HYUNDAI

Bei Modellen mit dem Start-Stopp-System ISG muss eine Initialisierung des Akkus durchgeführt werden. Währenddessen bleibt das Fahrzeug vier Stunden verschlossen stehen. Anschließend ist das ISG-System wieder nutzbar. Ähnlich verläuft der Anlernvorgang bei der Schwestermarke Kia. Je nach Hyundai-Modell dauert ein Batteriewechsel zwischen 12 und 18 Minuten. Dafür werden etwa 13 bis 20 Euro fällig.

MAZDA

Ein Anlernprozess muss nur dann erfolgen, wenn kein Spannungserhaltungsgerät (Memory Saver) verwendet wird. Sonst ist möglicherweise eine Initialisierung verschiedener Systeme (elektrische Fensterheber, Lenkwinkelsensor, Schiebedach, Uhr und Audio, Reifendruckkontrolle) erforderlich. Ist der Wagen mit einer Start-Stopp-Automatik ausgestattet, sollte diese zusätzlich immer initialisiert werden. Dies stellt sicher, dass die Technik unmittelbar nach der Erneuerung zur Verfügung steht. Der Ein- und Ausbau einer neuen Batterie benötigt zwischen 12 und 18 (mit Start-Stopp-System) Minuten.

MERCEDES

Ob eine Programmierung der Batterie notwendig ist, hängt vom Fahrzeugtyp und vom jeweiligen Baumuster ab, weil sich diese in der Bordnetzarchitektur unterscheiden. Darum sind auch Dauer und Kosten für einen Batteriewechsel je nach Modell verschieden. Bei einem A 180 CDI (W 176) dauert der Tausch zum Beispiel 35 Minuten.

NISSAN

Ein Batteriewechsel erfordert keinen großen Aufwand, allerdings muss danach die automatische Fensterheber-Funktion wieder angelernt werden. Außerdem ist eine Neueinstellung des Radios und Bordcomputers nötig. Je nach Modellreihe liegt die Richtzeit für einen Batterietausch zwischen 18 und 30 Minuten. Die Kosten betragen ungefähr 50 Euro.

OPEL

Wenn eine leere Batterie gegen eine Opel-Service-Batterie getauscht wird, lernt das System deren Status selbstständig an. Bis diese vollständig erkannt wird, können kurzfristig Funktionen eingeschränkt sein, um den neuen Energiespender zu schützen. Bei Verwendung eines Fremd-Akkus kann nicht die identische Leistung garantiert werden. Der geschilderte Anlernprozess des Batteriestatus erfolgt bei allen Fahrzeugen seit dem Modelljahr 2011.

PEUGEOT

Die normale Zwölf-Volt-Starterbatterie lässt sich unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Sicherheitsvorkehrungen gegen ein passendes Modell austauschen. Nach Wiederanschließen der Batterie sollten die elektrischen Funktionen überprüft werden, aber es bedarf keines Diagnosegeräts. Diese Angaben gelten auch für die Marken Citroën und DS.

RENAULT

Bei aktuellen Fahrzeugmodellen ist kein Anlernprozess notwendig. Ein- und Ausbau einer neuen Batterie dauert 12 bis 18 Minuten.

erlöschen die Fehlermeldungen, nach einer kurzen Proberunde funktioniert die Technik, selbst die Uhr stellt sich nach kürzester Zeit automatisch wieder richtig ein. Länger dauert es, bis sich das Energiemanagement mit der Fahrzeugbatterie vertraut gemacht hat und für ein optimales Laden sorgt. Lesen Sie unten, was die verschiedenen Autobauer zum Batteriewechsel sagen...



FAZIT

BERND VOLKEN
CHRISTIAN BRUNS

TOYOTA

Auch bei den Japanern müssen neue Batterien nicht angelernen werden. In der Regel beträgt die Rechnung für einen normalen Batteriewechsel um die 20 Euro.

VOLVO

Kein Anlernen erforderlich, allerdings muss das Fahrzeug an die Batterie angepasst werden. Eine neue Batterie liefert eine andere Spannung als die alte oder defekte. Daher muss der Ladebilanzmanager des Fahrzeugs angepasst beziehungsweise resettet werden, damit das Auto sich optimal auf die neue Batterie und deren Eigenschaften einstellen kann. Eventuell ist anschließend noch eine Neukalibrierung der elektrischen Scheiben und des Schiebedachs nötig. Insgesamt bedarf der Vorgang 25 Minuten, wofür die Schweden 67,50 Euro verlangen zuzüglich neuer Batterie.

VW

Nur bei Fahrzeugen mit Batterie-Energiemanagement, das in allen Modellen mit BlueMotion-Technologie verwendet wird, ist das Anlernen einer neuen Batterie relevant. Prinzipiell kann bei diesen Autos auch ein Tausch ohne Anlernen durchgeführt werden. Es dauert dann jedoch einige Zeit, bis das Energiemanagement erkennt, dass wieder genügend Strom für Funktionen wie Start-Stopp vorhanden ist. Das Anlernen kann auch über eine sogenannte geführte Funktion des Online-Diagnose- und Informationssystems ODIS erfolgen. Dabei werden Daten wie Seriennummer und Nennkapazität der neuen Batterie eingegeben. Somit weiß das Energiemanagement-System, dass eine neue Batterie eingebaut wurde. Die Kosten für einen Wechsel hängen vom jeweiligen Modell und dem Einbauort des Akkus ab. Im Golf benötigt ein Batterietausch etwa 24 Minuten. Gegebenenfalls kann noch ein zusätzlicher Zeitaufwand von bis zu zwölf Minuten bei der „geführten Funktion“ hinzukommen.

Das Anlernen ist bei vielen Herstellern und Autos mit Start-Stopp erforderlich. Vorteil: Alle Funktionen im Pkw stehen sofort zur Verfügung. Unser Test zeigt: Dank selbstlernender Technik geht es auch ohne. Vorsicht, der Batterietyp muss gleich bleiben.



**Mehr zum Thema
im Internet:
[www.autobild.de/
batteriewechsel](http://www.autobild.de/batteriewechsel)**

MIX

> SPIELZEUG

DIE NEUESTEN LEGO-RENNER

So klein kann groß sein: Rechts sehen Sie die kleinsten Mitarbeiter von AUTO BILD beim Test der neuesten Lego-Modelle von der Spielwarenmesse in Nürnberg. Die Highlights gibt es auf www.autobild.de/lego



> URTEIL

HANDYLADEN VERBOTEN

Nicht nur das Telefonieren ist laut dem Oberlandesgericht Oldenburg verboten. Die Juristen stellten fest: Die Nutzung eines Mobiltelefons sei für diejenigen, der ein Fahrzeug führt, nicht gestattet. Das gelte immer dann, wenn er das Gerät hierfür aufnehmen oder halten müsse. Daher stelle das Anschließen eines Handys zum Laden ebenfalls eine Nutzung des Mobiltelefons dar.

> TERMIN

BREMEN CLASSIC MOTORSHOW

Für Kurzentschlossene: Vom 5. bis zum 7. Februar kommen in den Bremer Messehallen Oldtimerfans auf ihre Kosten. Der Besuch lohnt sich! www.classic-motorshow.de

> REIFEN

KEINE ANGST VOR DEM NÄCHSTEN PLATTFUSS

Richtig gesehen, da steckt ein Nagel in der Reifenflanke! Die Luft ist raus, und trotzdem verspricht Bridgestone, dass der neue DriveGuard ein sicheres Weiterfahren ermöglicht. Eine verstärkte Reifenflanke soll das Fahrzeuggewicht schultern, Kühlrippen ein Überhitzen vermeiden. Ab März 2016 gibt es den Runflat als Winter- und Sommerreifen im Handel.



> TUNING

H&R LEGT DEN BULLI FLACH

Der Tuning-Spezialist H&R bietet jetzt auch ein Fahrwerkspaket für den neuesten Bulli an. Möglich ist beim VW Bus T6 eine Tieferlegung von 80 Millimetern an der Vorderachse und bis zu 70 an der Hinterachse. Zusätzlich gibt es eine Spurverbreiterung und Sportstabilisatoren. Preise ab 324 Euro. Info unter www.h-r.com





Gebrauchtwagen

Das sind die Wertmeister

Zum 13. Mal haben AUTO BILD und Schwacke die wertstabilsten Autos gekürt. Lesen Sie mal, wie die Sieger feierten

LEISTUNG LOHNT SICH. Das zeigte die 13. Verleihung des Wertmeisters im Berliner Axel-Springer-Haus, zu der rund 120 Automanager in den Ernst Cramer Saal gekommen waren. Dort wurde die begehrte Auszeichnung wie in den Vorjahren in 13 Kategorien und zwei Sonderklassen verliehen.

Ausgezeichnet werden harte Arbeit und gute Planung. Am Ende werden die Hersteller geehrt, deren Autos auch als Gebrauchtwagen noch gute Preise erzielen.

„Der Wertmeister ist kein Vitrinpreis“, sagte AUTO BILD-Chefredakteur Bernd Wieland, „die Auszeichnung hat handfeste Auswirkungen auf den Automarkt in Deutschland.“

Neu unter den Preisträgern dieses Jahres: der Skoda Superb, der in der Mittelklasse den Kia Optima und den

3er Touring von BMW auf die Plätze zwei und drei verwies.

Mit vier Titeln führt in diesem Jahr Porsche die Liste der Preisträger an. Die Zuffenhausener siegten bei den

Sportwagen (Porsche Boxster GTS PDK), in der Luxusklasse (Porsche Panamera Diesel) und bei den kompakten SUV (Porsche Macan S Diesel PDK). Der Porsche Macan holte am >>



Von links: Moderatorin Petra Bindl, Dr. Jens Puttfarcken, Vorsitzender der Geschäftsführung Porsche Deutschland GmbH, AUTO BILD-Chefredakteur Bernd Wieland und Schwacke-Deutschland-Chef Thorsten Barg bei der Übergabe der Auszeichnung „Bester Werterhalt in Prozent“ für den Porsche Macan

Die Sieger

Vordere Reihe von links:

(1) Andreas Henke (Porsche), (2) Dr. Jens Puttfarcken (Porsche), (3) Saban Tekedereli (Toyota), (4) Christophe Mittelberger (Renault), (5) Andreas von Wallfeld (Mercedes), (6) Stefan N. Quarry (Skoda).
Hintere Reihe von links: (7) Thorsten Barg (Schwacke), (8) Moderatorin Petra Bindl, (9) Heiko Haasler (Schwacke), (10) Oliver Bartholomäy (Audi), (11) Alexander Hildebrandt (BMW), (12) Peter Christian Küspert (Opel), (13) AUTO BILD-Chefredakteur Bernd Wieland





VIELEN DANK FÜR DIE WERTSCHÄTZUNG.



Der ŠKODA Superb Combi ist Wertmeister 2016.*

Dieser Preis macht alle zum Gewinner – das bestätigt jetzt auch die Jury von AUTO BILD und Schwacke. Sie wählte den Superb Combi zum wertstabilsten Fahrzeug in seiner Klasse. Er überzeugt nicht nur mit dynamischem Design, innovativen Extras und großzügigem Raumangebot, sondern auch mit Wirtschaftlichkeit und einem unschlagbaren Preis-Wert-Verhältnis. Lernen auch Sie den Superb Combi zu schätzen – am besten bei einer Probefahrt. **Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem ŠKODA Partner, unter 0800/99 88 999 oder skoda-auto.de**

Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 9,0–4,6, außerorts: 6,2–3,8, kombiniert: 7,2–4,1. CO₂-Emissionen, kombiniert: 164–107 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Abbildung zeigt Sonderausstattung.

*ŠKODA Superb Combi: Kategorie Mittelklasse. In: AUTO BILD 04/2016 vom 29.01.2016.



Geringster Wertverlust
2740 Euro



ALLE WERTMEISTER 2016*

FAHRZEUGKLASSE	MODELL	
1 Elektrofahrzeuge	BMW i3	 60,16 %
2 Kleinwagen	Opel Adam 1.0 ecoFlex Start/Stop	 56,85 %
3 Kleinwagen	Dacia Sandero Stepway TCe 90 S&S	 62,40 %
4 Kompaktwagen	Toyota Prius+ (Hybrid)	 56,23 %
5 Mittelklasse	Skoda Superb Combi 2.0 TDI DSG	 52,15 %
6 Oberklasse	Audi A6 Avant 3.0 TDI Comp. Quattro tiptronic	 48,59 %
7 Luxusklasse	Porsche Panamera Diesel	 52,83 %
8 Sportwagen	Porsche Boxster GTS PDK	 63,16 %
9 Kompaktvans	BMW 218d Gran Tourer	 53,40 %
10 Vans	Mercedes V 220 d kompakt 7G-Tronic	 55,33 %
11 Kleine SUV	BMW X1 sDrive18d	 62,71 %
12 Kompakte SUV	Porsche Macan S Diesel PDK	 63,65 %
13 SUV	Mercedes GLS 350 d 4Matic 9G-Tronic	 62,61 %

▲ Christophe Mittelberger (Mitte), Vorstand Vertrieb Renault Deutschland AG, freut sich mit Moderatorin Petra Bindl und Schwacke-Deutschland-Chef Thorsten Barg (rechts) über den Wertmeister für den Dacia Sandero in der Sonderklasse „Geringster Wertverlust in Euro“

» Ende auch den Gesamtsieg in der Sonderklasse „Bester Werterhalt in Prozent“ (63,65 Prozent). Auf Rang zwei folgt BMW mit drei ersten Plätzen: in der Kategorie Kompaktvans (BMW 218d Gran Tourer), den kleinen SUV (BMW X1) und der so wichtigen Zukunftskategorie Elektrofahrzeuge (BMW i3). Mit je zwei ersten Plätze schließen sich Mercedes und Dacia an. Dabei holte Dacia mit dem Sandero in der Sonderklasse „Geringster Wertverlust in Euro“ den Gesamtsieg. Er verliert in vier Jahren nur 2740 Euro auf den Neupreis.

Eine kleine Serie legte Opel hin: Mit dem Adam gewannen die Rüsselsheimer zum dritten Mal in Folge in der Kategorie Kleinwagen, ein Zeichen dafür, dass sich auch neue Modellreihen auf dem Markt durchsetzen können, wenn sie solide und durchdacht gemacht sind.

Stichwort solide: Der Werterhalt spielt laut Schwacke längst nicht nur bei den Firmenflotten und Dienstwagen eine entscheidende Rolle für den Kauf. „Auch die Privatkunden schauen immer häufiger auf den Wertverlust, bevor sie sich einen Neu- oder Gebrauchtwagen zulegen“, sagte Schwacke-Deutschland-Chef Thorsten Barg in Berlin. Bei einer Umfrage unter 1026 Neu- und Gebrauchtwagenkäufern gaben mehr als die Hälfte der Käufer von Jahreswagen an, dass die Wertstabilität bei ihrer Kaufentscheidung sehr wichtig oder wichtig sei. Bei den Neuwagenkunden waren es immerhin noch 45 Prozent. Das zeigt: Der Wertmeister ist keine Trophäe für das Regal der Autobauer, sondern eine Art Barometer für Planung und Strategie der Modellreihen.



Von rechts: AUTO BILD-Chefredakteur Bernd Wieland im Gespräch mit Dr. Jens Puttfarcken, Vorsitzender der Geschäftsführung Porsche Deutschland GmbH (Mitte), und Andreas Henke, Leiter Marketing Porsche Deutschland

FOTOS: HERSTELLER (6); R. RATZKE (4); T. BÄTTER (4); T. STARCK (2)

VIP WERDEN & VORTEILE GENIEßEN!



Als VIP erhalten Sie **AUTO BILD** versandkostenfrei, verpassen keine Ausgabe und genießen alle Vorteile der **AUTO BILD VIP-LOUNGE** – das lohnt sich! **VIP-Werden ist ganz leicht:**

- 1. AUTO BILD** bestellen, Begrüßungsbrief abwarten
- 2.** Unter **autobild.de/vip-lounge** mit Ihrer Kundennummer registrieren
- 3.** Vorteile sichern: Einladungen zu Events, Gewinnspielen und Vorteilsangeboten

30€ TANKGUTSCHEIN GESCHENKT

JETZT AUTO BILD IM ABO SICHERN



GRATIS

IHRE VORTEILE:

- ✓ 51 Hefte für nur 1,80€ pro Heft
- ✓ 30€ Tankgutschein als Dankeschön
- ✓ 4 Hefte gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus
- ☞ Exklusive Vorteile auf **autobild.de/vip-lounge**

Schon Abonnent? Entdecken Sie jetzt die **AUTO BILD VIP-LOUNGE** und sichern Sie sich diese aktuellen Gewinnchancen:



REDAKTIONSBSUCH:

Herzlich willkommen bei der AUTO BILD-Redaktion in Hamburg! Erleben Sie, wie Ihr Heft gemacht wird.



VIP-MESSEFÜHRUNG:

Ein Redakteur führt Sie über die RETRO CLASSICS in Stuttgart am 20.03.16, inkl. Mittagessen und Geschenk.



„DER GRILLER“:

Das „leckerste Magazin der Welt“ und **die** Zeitschrift für alle Grillfreunde – jetzt 50x zu gewinnen.

Jetzt teilnehmen:
autobild.de/vip-lounge

JETZT BESTELLEN:



autobild.de/vip-werden



0 18 06 / 18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

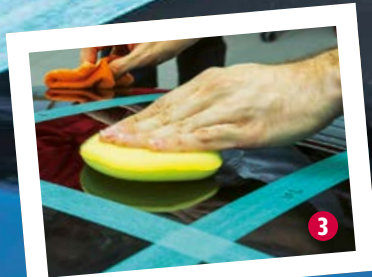
146607+08

Bitte bei der Bestellung angeben



Sechs Lackversiegelungen im Test

Wer schützt am längsten?



1) Für den Test wurden an zwei Fahrzeugen, BMW 1er und VW Passat, die Motorhaube und das Dach in sechs Testfelder aufgeteilt. 2) Die GTÜ mit den Experten Wolfgang Hoffmann (rechts) und Oliver Preis (links) unterstützte Guido Naumann von AUTO BILD SPORTSCARS. 3) Mit einem Schwamm wurden die Lackversiegelungen gleichmäßig auf den gekennzeichneten Testfeldern aufgetragen. 4) Nach dem Auspolieren, direkt im Anschluss oder erst nach entsprechender Einwirkzeit, zeigten sich erste Auffälligkeiten. 5) Die eigentliche Prüfung waren die abschließenden zehn Wäschen in der Waschstraße

Versiegeln statt wachsen: Die neuen Polymerversiegelungen sollen deutlich länger halten. Aber wie lange hält der Schutz wirklich – und gibt es auch noch Glanz dazu? Im Vergleichstest sechs aktuelle Produkte

ES IST NICHT zu übersehen, die kalte Jahreszeit hinterlässt Spuren. Salz und Straßendreck haften fest am Lack. Das sieht nicht nur übel aus, es fördert auch Rost. Wachs oder eine teure Lackversiegelung erleichtern die Reinigung. Doch beim Wachs hält die schützende Schicht nur ein paar Wäschen lang. Versiegelungen sind haltbarer, aber bisher waren sie mit 200 bis 500 Euro schlicht zu teuer für Normalverdiener.

Das hat sich geändert, im Zubehörhandel finden sich günstige und einfach anzuwendende Lackversiegelungen: auftragen, auspolieren, fertig. So versprechen es zumindest die Anbieter. Ob das stimmt, haben wir zusammen mit der GTÜ (Gesellschaft für Technische Überwachung) beim Vergleichstest ermittelt.

Doch zuvor die Frage: Was bringt eine Lackversiegelung? Das Verfahren soll offene Lackporen schließen. Denn die Farbpigmente des Lacks verhindern, dass sich eine geschlossene Schutzschicht bildet. So bleibt der Alltagsschmutz hartnäckig am Fahrzeug kleben, lässt sich auch in der Waschanlage nur schwer entfernen. Viele schwören auf Heißwachs bei der Wäsche; der dünne Wachsfilm lässt das

Wasser nach dem Auftragen schneller ablaufen. Ein Regenschauer genügt jedoch meist schon, um das Wachs wieder vom Auto zu spülen.

Die von AUTO BILD SPORTSCARS und der GTÜ getesteten Lackschützer nennen sich Polymerversiegelungen. Was bewirken die? Die Polymere härten mehrheitlich stärker aus als die üblichen Wachsprodukte. Folglich ist die Oberflächenhärte höher, die Wachse dagegen bleiben weich. Außerdem sind sie widerstandsfähiger gegen mechanische Belastungen und wasserabweisender (Fachleute sprechen von Hydrophobie).

Doch wie lange hält die Low-Budget-Versiegelung? Und gibt es auch noch etwas Glanz dazu? Zum Vergleichstest kaufen wir im freien Handel die neuesten Produkte von Sonax, Meguiar's, Armor All, Menzerna, Chemical Guys und Chem-Tools. Als Testobjekte dienen zwei im Lackzustand gleichwertige Autos, ein BMW 1er und ein VW Passat. Motorhaube und Dach wurden in sechs Testfelder aufgeteilt, die Produkte nach Zufallsprinzip zugeordnet.

Schon bei der objektiven Begutachtung fällt einiges auf. So bieten zum Beispiel Sonax und Armor All einen Auftragschwamm und ein Mikro-

fasertuch inklusive. Chemical Guys, Meguiar's und Menzerna liegt keine Bedienungsanleitung bei, also verwenden wir sie wie die Produkte der Konkurrenz. Das Duftspektrum reicht von angenehm parfümiert über geruchlos bis hin zu extrem chemisch bei Chem-Tools. Auch in der Konsistenz gibt es Unterschiede. Sonax und Chem-Tools sprüht man dünnflüssig auf, der Rest ist cremig aufzutragen.

Auftragedauer und Testmenge sind subjektiv ebenso einheitlich wie der Härtegrad beim Auftragen mit dem Schwamm. Nach dem Auspolieren – direkt im Anschluss oder erst nach 15 bis 20 Minuten (Chemical Guys, Meguiar's) – zeigen sich erste Auffälligkeiten. Beim Glanz überzeugen die beiden späteren Testsieger sowie Jet Seal von Chemical Guys. Doch die eigentliche Prüfung in der Waschanlage steht noch bevor. Hier werden die Konservierung und das Abperlen des Wassers über zehn Waschgänge beurteilt. Sonax dominiert hier bis zur letzten Wäsche und kann mit dem besten Abperlverhalten punkten. Armor All ist dicht dran. Dieser wichtigen Prüfung nicht gewachsen waren Chem-Tools und das extrem teure Jet Seal.



Nicht alles, was den Lack glänzen lässt, versiegelt ihn auch gut. Jet Seal etwa liegt beim Glanz vorn, bei der Konservierung hinten. Besser machen es Sonax und Armor All, die auch nach der zehnten Wäsche noch gutes Abperlen zeigten. Meguiar's und Menzerna scheitern an Streifenbildung im Sonnenlicht und langen Einwirkzeiten.

FOTOS: R. SÄSSEN (12), THOMAS KEMPE

GETESTET
Sechs aktuelle Polymerversiegelungen im Vergleich. Alle Produkte wurden im freien Handel erworben.

Inhalt
Preis
Preis pro 100 ml
Anwendung
Wirkung
Kosten
Gesamt

Anmerkung

	SONAX Xtreme Protect + Shine Hybrid NPT	ARMOR ALL Shield Lackversiegelung	MEGUIAR'S Mirror Glaze Professional Synthetic Sealant 2.0	MENZERNA Power Lock Ultimate Protection	CHEMICAL GUYS Jet Seal	CHEM-TOOLS Acryshield
Max. Punkte						
Inhalt	210 ml	500 ml	473 ml	250 ml	473 ml	400 ml
Preis	16,93 Euro	18,12 Euro	27,95 Euro	13,90 Euro	46,71 Euro	16,00 Euro
Preis pro 100 ml	7,80 Euro	3,62 Euro	5,91 Euro	5,56 Euro	9,87 Euro	4,00 Euro
Anwendung	55	42	49	41	30	43
Wirkung	120	92	77	55	39	22
Kosten	25	22	24	16	9	16
Gesamt	200	156	150	112	82	81
Anmerkung	Die etwas klebrige Lösung ist leicht aufzutragen. Kurze Einwirkzeit, beim Abwischen schmierig. Bei Konservierung/Abperlverhalten ist das Sonax-Produkt auch noch bei der zehnten Wäsche top.	Sehr einfach aufzutragen, keine Trockenzeit, günstigstes Produkt (100 ml), bis zur fünften Wäsche noch gleichauf mit Sonax, verliert Punkte auf den Sieger bei Glanz und Farbauffrischung.	Lange Einwirkzeit von 10 bis 15 Minuten, leichte Streifenbildung, bis zur fünften Wäsche ist die Konservierung noch auf dem Niveau von Sonax und Armor All, danach immer schwächeres Abperlen.	Neigt beim Auftragen zum Schmieren, sehr lange Einwirkzeit, anfangs noch Konservierung auf sehr gutem Niveau, nach zehn Wäschen nur noch geringer Abperleffekt feststellbar.	Teuerstes Produkt, 20 Minuten Einwirkzeit, beim Abwischen schmierig, bester Glanz im Test, gute Farbauffrischung, bei der zehnten Wäsche ist wenig bis kein Abperlen mehr zu erkennen.	Riecht stark nach Chemie, klebriger Eindruck beim Auftragen, keine Trockenzeit, einfaches Abwischen, keine Farbauffrischung, wenig Glanz, schlechtestes Konservieren/Abperlen.
Note	sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	bedingt empfehlenswert	bedingt empfehlenswert



Citroën Berlingo

Ein dickes „Sorry“ für miesen Service

Bei meinem Citroën Berlingo Multispace 2.0 HDi (EZ 7/2014, 17 500 Kilometer) leuchtete plötzlich das Warnlicht für die Abgasentgiftungsanlage auf, und das Auto ruckelte heftig. Der herbeigerufene ADAC stellte einen Marderschaden fest. Da ich meine Tochter, die gerade in Leipzig am Knie operiert worden war, nicht mit dem kaputten Auto transportieren wollte, rief ich die Citroën-Assistance an. Die wollte für den Service zunächst Geld, weil das Auto ja noch fahren würde. Bevor Abschlepper und Ersatzwagen kamen, vergingen am Ende fast acht Stunden. Mein Mann nahm sich extra frei, um uns abzuholen, und traf mit dem Abschlepper ein. Danach gab es noch Ärger wegen des Leihwagens: Da der Berlingo nicht gleich zur Werkstatt geschleppt wurde, brauchte ich den Leihwagen länger als drei Tage. Das zahlt aber die Assis-

Anders ging es nicht

Mutter und krankes Kind warten stundenlang auf den Abschlepper. Dazu Ärger mit dem Leihwagen – schlechter Service. Wer aber Fehler eingesteht und sich entschuldigt, beweist Größe! Daumen hoch, Citroën!

tance nicht. Jetzt soll ich für den Extra-Tag aufkommen.

Britta Werbig,
08427 Fraureuth

ANTWORT VON CITROËN

Wir haben uns bei Frau Werbig entschuldigt, dass die Kontaktaufnahme nicht schneller erfolgt ist. Sie hat die Entschuldigung angenommen und erhielt von uns ein Geschenk, über das sie sich sehr gefreut hat.
Susanne Beyreuther, Citroën Presse

Fehler passieren. Die Frage ist, wie man damit umgeht.

KONTAKT

AUTO BILD
KÄMPFT
FÜR SIE

www.autobild.de/kummerkasten



FOTOS: HEISTELLER (2), R. RAETZKE, R. RÄTZKE, T. BÄDER

VW T5 Multivan

Der Lack ist ab – VW zahlt

Am Dach meines VW T5 Multivan DSG (Erstzulassung 11/2010, 114 000 Kilometer), einem Jahreswagen vom VW-Vertragshändler, löst sich an mehreren Stellen flächig der Metalliclack von der Grundierung. Es ist der Originallack, und das Fahrzeug wurde nicht mit einem Dampfstrahler am Dach falsch behandelt. Nach viereinhalb Jahren darf sich nicht einfach so der Lack von der Grundierung am Dach lösen. Das ist weder ein üblicher, normaler Verschleiß noch mein Verschulden. Der Schaden ist fortschreitend. Das heißt: Ich kann damit rechnen, in absehbarer Zeit das komplette Dach und unter Umständen sogar das gesamte Fahrzeug neu lackieren zu

müssen. Das ist ja wohl ein schlechter Witz, zumal für den Metalliclack ein Aufpreis fällig war.

Michael Bender, 60431 Frankfurt

ANTWORT VON VOLKSWAGEN

Wir bedauern die Lackbeanstandung im Dachbereich des T5 Multivan von Herrn Bender und haben den Fall noch einmal wohlwollend geprüft. Wir übernehmen ausnahmsweise die Hälfte der Reparaturkosten.

Steffen Behrend/Stefan Wollschlaeger,
Kundenbetreuung

Angemessener Ausgleich

Nach viereinhalb Jahren trägt VW die Hälfte der Reparaturkosten. Gut gemacht, VW! Denn die Garantie ist ja schon lange zu Ende.



Mercedes CLA

Öl mitbringen machte Ärger

Zur Inspektion meines Mercedes CLA hatte ich das Öl selbst mitgebracht, weil es mir in der Werkstatt zu teuer war. Laut Werkstatt hatte das Öl die Freigabe von Mercedes, und es war in Ordnung, dass ich es mitgebracht habe. Auf der Rechnung stand dann: „Öl angeliefert, ohne Haftung auf dieses Produkt.“ Als ich anrief und nach dem Grund fragte, wurde einfach aufgelegt. Man wollte auch nicht aufschreiben, dass das Öl ungeöffnet mitgebracht wurde. Mündlich versicherte man mir, bei einem Schaden würde es keine Folgen haben. Schriftlich gab es das nicht. Wozu die Anweisung, wenn sie im Schadensfall keine Folgen hat? **Fritz Mayer,** 66459 Kirkel

ANTWORT VON MERCEDES

Der Vermerk auf der Rechnung ist Standard, der Kunde wird aber nicht in Haftung genommen. Das haben wir Herrn Mayer jetzt schriftlich gegeben. **Meri Todo-rovic,** Presse

Klarheit bitte!

Übersetzt sagt die Anweisung: Verursacht das mitgebrachte Öl einen Schaden, haftet der Ölproduzent. Warum Mercedes das nicht so sagt, ist unverständlich.

So soll es sein Pflicht erfüllt Bitte nachbessern

Renault Mégane Grandtour

Keine Fehler im System



Bei meinem Renault Mégane Grandtour (EZ 9/2012, 43 500 Kilometer) wurde die Tachoeinheit wegen Problemen mit der Nadel des Drehzahlmessers über die Anschlussgarantie getauscht. Seitdem arbeitet die Temperaturanzeige, wie sie gerade Lust hat. Angeblich sei das normal, so der Händler. Doch nichts änderte sich. Also wurde der Thermostat getauscht. Auch das half kaum. Renault meint, das sei so in Ordnung. Die Werkstatt erklärt, Renault habe Probleme mit der Tachoeinheit. Renault selbst meint, das Gerät sei so in Ordnung. Was stimmt denn nun?

Sagt gleich, was Sache ist!

Wie vermeidet man Probleme?

Man sagt, wie es ist, nennt Fakten, liefert eine Begründung. Das hat Renault verpasst und landet dafür im Kummerkasten. Zu Recht. Der Kunde will keine Nebelkerzen er will die Wahrheit.

ANTWORT VON RENAULT

Laut unseren Experten ist die Temperaturanzeige in Ordnung. Die neue Instrumententafel verfügt über aktuellere und weiterentwickelte Software, dadurch weist die Anzeige geringfügige Änderungen zur Erstausrüstung auf.

Thomas May-Englert, Produktkommunikation

Daniel Junga, 25474 Hasloh

➔ DANKE

AUDI ZAHLT 50 PROZENT

Ich hatte Ihnen wegen einer defekten Dieselpumpe bei meinem Audi Q5 2.0 TDI Quattro (EZ 11/2009, 17 850 Kilometer) geschrieben. Audi wollte sich des Fehlers nicht annehmen, sagte, es läge an der Kraftstoffqualität oder daran, dass ich den Tank leer gefahren hätte. Erst als sich der Kummerkasten eingeschaltet hat, lenkte Audi ein und übernahm die Hälfte der Reparaturkosten. Vielen Dank. Ohne AUTO BILD wäre ich auf der ganzen Rechnung sitzen geblieben.

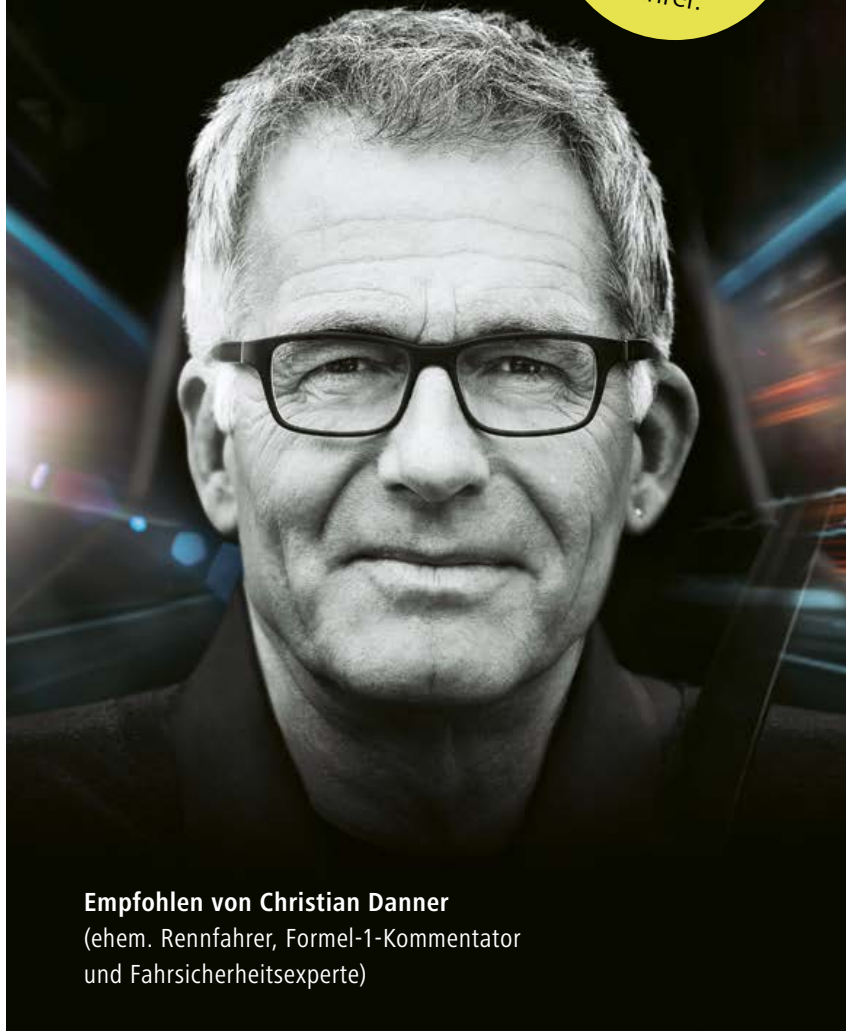
Claudia Demmelbauer, 85764 Oberschleißheim



DAS GANZ ANDERE SICHERHEITSSYSTEM IN IHREM AUTO.

ZEISS DriveSafe Brillengläser.

JETZT BEWERBEN!
Werden Sie ZEISS DriveSafe Fahrer.



Empfohlen von Christian Danner

(ehem. Rennfahrer, Formel-1-Kommentator und Fahrsicherheitsexperte)

Mit ZEISS DriveSafe Brillengläsern wird das Autofahren sicherer und entspannter:

- Verbesserte Sicht bei widrigen Lichtverhältnissen
- Geringeres Blendungsempfinden bei Gegenverkehr
- Schnelle und entspannte Blickwechsel zwischen Straße, Navi und Rückspiegel
- Und auch für den Alltag geeignet



zeiss.de/DriveSafe

We make it visible.

Second-hand

ALLES ÜBER
GEBRAUCHT-
WAGEN

Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D

Baujahr	2007
Laufleistung	135 000 km
Preis	8700 Euro

Mitsubishi Outlander ab 6000 Euro

Der kann was

Mitsubishis Bestseller wurde zur Randerscheinung. Verdient hat er mehr

DER ERFOLG des Outlander II und seiner etwas später zur Welt gekommenen Brüder Citroën C-Crosser und Peugeot 4007 war nach dem Start 2006 groß. So groß, dass Mitsubishi den neuen Kompakt-SUV nicht nur in Japan baute, sondern auch im holländischen Born. Blöd nur, dass Volkswagen nur ein Jahr später den Tiguan präsentierte, der – wie üblich – sofort den größten Teil des Marktes übernahm. Dem Outlander blieb nur noch die Nische.

Dabei gehört er unter den SUV nicht nur zu der robusten Fraktion, sondern auch zu den Raumriesen. Auf

4,60 Metern bietet er je nach Version bis zu sieben Personen Platz und eine gute Verarbeitung.

Der Allradantrieb wird elektronisch zugeschaltet, regulär läuft die Kraft über die Vorderräder. Im Gelände zeigt der zögerlich einsetzende Allrad trotz „Lock“-Stellung schnell die Grenzen auf. Auch in der anderen Paradedisziplin dieser Fahrzeugklasse, der hohen Anhängelast, kann der Outlander lediglich bedingt punkten: Nur 1900 Kilogramm darf er ziehen – nicht gerade üppig.

Wer den Outlander als Zugfahrzeug nutzt, hat schnell noch ein anderes Problem: Die Kupplung ist zu schwach



FAZIT
Mitarbeiter
MALTE BÜTTNER

In der großen Masse der Kompakt-SUV hat der Outlander II ein Gesicht. Mit dem Facelift 2010 und dem „Jetfighter“-Grill wurde die Qualität noch mal besser. Gepflegte Fahrzeuge mit kompletter Historie sind ein Tipp.

URTEIL

★★★★☆

ausgelegt und gibt den Geist auf. Die Motoren halten in der Regel besser durch. Zum Start gab es einen 2.0 TDI von VW mit 140 PS, ein Jahr später ergänzte in den teureren Versionen der 2.2 HDi des PSA-Konzerns mit 156 PS das Programm. Die Benziner mit 136 bis 170 PS spielen nur eine Nebenrolle.

Bei frühen VW-Dieseln kam es zu Defekten an den Turbolader, dessen Schläuche sich zudem gern lösten. Und 2008 betraf ein Rückruf den PSA-Diesel, der ungewollt abschalten konnte. Passiert das, weil er heiß gelaufen ist, dann kann auch ein kaputter Kühlerventilator die Ursache sein.

Unter dem hohen Gewicht von bis zu zwei Tonnen leiden auch die verschleißfreudigen Brems Scheiben. Und der Verbrauch ist hoch: Ein 2.2 HDi, der bei den Kollegen von AUTO BILD ALLRAD einen Dauertest über 80 000 Kilometer absolvierte, nahm bei harter Gangart bis zu 15 Liter Diesel. Acht Liter sind es eigentlich immer. Insgesamt aber wurde der Outlander zum geschätzten Kollegen und absolvierte den anstrengenden Dauertest erfolgreich ohne größere Mängel.



Die VW-Dieseln laufen rauer und sind etwas empfindlicher als die stärkere PSA-Variante



Nüchternes Cockpit im sachlichen „Invite“-Trimm. Verarbeitung und Übersicht passen aber



Trotz des hohen Gewichts handlich im Fahrverhalten. Im Grenzbereich gutmütig untersteuern



Dank Allrad-antrieb geht der Outlander auch im Gelände nicht so schnell baden

DIE VERSICHERUNG HÄLT BEIM OUTLANDER DIE HAND AUF

Kosten

Unterhalt	
Testverbrauch	7,2 l D/100 km
CO ₂	191 g/km
Inspektion	350-500 Euro
Haftpflicht (20) ¹⁾	729 Euro
Teilkasko (24) ¹⁾	248 Euro
Vollkasko (23) ¹⁾	1004 Euro
Kfz-Steuer (Euro 4)	308 Euro

¹⁾ Onlinetarif der HUK24-Versicherung: Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Schadensfreiheitsklasse 1; 2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

Ersatzteilpreise²⁾

Lichtmaschine	655 Euro
Anlasser	459 Euro
Wasserpumpe	435 Euro
Zahnriemen	294 Euro
Nachschalldämpfer	402 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	753 Euro
Bremsscheiben & -klötze vorn	420 Euro

Technische Daten

Motor	Vierzylinder/vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1968 cm³
Leistung	103 kW (140 PS) bei 4000/min
Drehmoment	310 Nm bei 1750/min
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
0-100 km/h	10,8 s
Tank/Kraftstoff	60 l/Diesel
Getriebe/Antrieb	Sechsgang manuell/Allrad
L/B/H	4640/1800/1680 mm
Kofferraumvolumen	541-1691 l
Leergewicht/Zuladung	1730/630 kg

IM KERN SOLIDE, ABER FLOTT BEIM VERSCHLEISS

Unser Testwagen von KA-Automobile in Geesthacht ist ein frühes Modell von 2007 mit dem 140 PS starken VW-Pumpe-Düse-Diesel. Für 8700 Euro sind Zahnriemen und Wasser-

pumpe bereits gewechselt, die Hinterachs-federn gerade ersetzt. Die abnehmbare Anhängerkupplung ist Fluch und Segen zugleich. Zwar ist sie ungemein praktisch, doch wenn

der Vorbesitzer die 1900 Kilo Zuglast zu oft ausgereizt haben sollte, dürfte bald die Kuppelung fällig sein. Trotz gutem Werksschutz blüht bereits erster Rost am Unterboden.



Verschlossene Bremsen

Frühzeitig runtergefahrene Bremscheiben und -klötze sind ein SUV-Klassiker. Den Outlander trifft es besonders.



Mieser Radioempfang

Versuche mit neuen Kabeln, Antennen oder Gerätetausch bringen oft keinen Erfolg.



Hinterachse locker

Ein Rückruf betraf die mangelhafte Befestigung der Achse (Fünfsitzer Bj. 2010 und 11).



Federn brechen

Speziell frühe Modelle sind betroffen. Ersatz für beide Seiten kostet 389 Euro.



Getriebe hakelt

Auch Schäden sind bekannt. Die Kupplung gilt als unterdimensioniert.

Turboladerschäden

Bei frühen Modellen mit VW-Diesel kam es vermehrt zu Defekten am Lader.

ALTERNATIVEN



Chevrolet Captiva



ab
6000
Euro

für ein zehn Jahre
altes Modell



AUTO BILD-Tipp

2.0 D
150 PS

Bj. 2008,
7500 Euro



Ford Kuga



ab
10 000
Euro

für ein acht Jahre
altes Modell



AUTO BILD-Tipp

2.0 TDCi
136 PS

Bj. 2009,
11 000 Euro



Honda CR-V
3. Generation



ab
9000
Euro

für ein acht Jahre
altes Modell



AUTO BILD-Tipp
2.2i-CTDi
140 PS

Bj. 2008,
10 000 Euro

AUDI



Audi A5 Coupé 3.0 TDI quattro, EZ 06/07, Diesel, 239 PS/176 KW, 187600 km, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. E, Tel. 08000233724, **12.990 €**, (H), PLZ 60327, Inserat AB44060162



Audi TT Coupé 2.0 TFSI quattro S-Line, Autom., EZ 10/14, Benzin, 230 PS/169 KW, 17500 km, LED, PDC, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Effizienzkl. D, Tel. 02373/171622, **42.780 €**, (H), PLZ 58706, Inserat AB06808661



Audi A5 Sportback 3.0 TDI quattro S-Line, Autom., EZ 10/14, Diesel, 245 PS/180 KW, 22800 km, ACC, Kamera, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. B, Tel. 02373171622, **41.880 €**, (H), PLZ 58706, Inserat AB95507571

BENTLEY



Bentley Continental GTC, Autom., EZ 08/08, Benzin, 559 PS/411 KW, 28800 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02642/9063810, **98.999 €**, (H), PLZ 53489, Inserat AB64022270



Bentley Continental GTC Cabrio, Modell 2008, Autom., EZ 12/07, Benzin, 559 PS/411 KW, 75100 km, Service neu, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 026429063810, **79.900 €**, (H), PLZ 53489, Inserat AB43630510

BMW



BMW X1 xDrive 25i, Autom., EZ 01/11, Benzin, 218 PS/160 KW, 76300 km, PDC, 8x Alu, CD, Leder, Navi, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. F, Tel. 0918121718, **19.950 €**, (H), PLZ 92318, Inserat AB81531886



BMW X1 xDrive23dA X-Line, Allrad, Autom., EZ 02/12, Diesel, 204 PS/150 KW, 95000 km, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Tel. 060719217607, **22.280 €**, (H), PLZ 64807, Inserat AB64413643



BMW X5 3.0sdA, Autom., EZ 07/08, Diesel, 286 PS/210 KW, 118000 km, Sportpaket, Turbo neu, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 060719217607, **23.480 €**, (H), PLZ 64807, Inserat AB24231377

FORD



Ford Ranger XLT, EZ 06/13, Diesel, 150 PS/110 KW, 129000 km, Doppelkabine, Motor neu, AHK, Radio, CD, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 03606602700, **18.899 €**, (H), PLZ 37308, Inserat AB83296426



Ford Kuga TDCi 4x4 Titanium, EZ 09/14, Diesel, 163 PS/120 KW, 16900 km, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Effizienzkl. C, Tel. 02594914421, **24.990 €**, (H), PLZ 48249, Inserat AB54153861

HYUNDAI



Hyundai ix35 2.0 CRDi 4WD Premium WR, Autom., EZ 11/11, Diesel, 184 PS/135 KW, 55000 km, CD, Leder, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 0896087680, **16.900 €**, (H), PLZ 85521, Inserat AB19508494

JAGUAR



Jaguar XJ Portfolio AWD, Autom., EZ 10/14, Benzin, 340 PS/250 KW, 10087 km, ACC, Sport-Exterieur, MY15, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. E, Tel. 0233597550, **61.700 €**, (H), PLZ 58300, Inserat AB52001888

KIA



Kia Sportage EX 4WD DPF, EZ 09/07, Diesel, 140 PS/103 KW, 149100 km, AHK, CD, Leder, Euro 4, Tel. 06201599088, **6.985 €**, (H), PLZ 69493, Inserat AB37613156



Kia Sorento 2.2 AWD AT Spirit, Autom., EZ 07/12, Diesel, 197 PS/145 KW, 75391 km, GSD LED, CD, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. D, Tel. 0242195370, **23.690 €**, (H), PLZ 52351, Inserat AB43056848



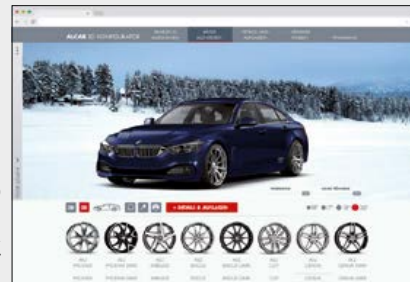
Kia Sportage 2.0 AWD EX, EZ 02/08, Benzin, 113 PS/83 KW, 85102 km, AHK, CD, Leder, Euro 4, Tel. 0242195370, **9.490 €**, (H), PLZ 52351, Inserat AB00417543

ANZEIGEN-SONDERVERÖFFENTLICHUNG

FELGEN

Neue Perspektiven mit dem ALCAR 3D-Konfigurator

Das menschliche Auge ist für das räumliche Sehen geradezu gemacht: Vollends realistisch ist eine Darstellung für uns deshalb erst dann, wenn sie der dritten Dimension ausreichend Raum gibt. Der 3D-Boom im Kino bestätigt dies eindrucksvoll. Und nun hat ALCAR zwar nicht das Rad, aber doch den Räderkonfigurator im Internet neu erfunden: Hier können hunderte von Automodellen mit den schicken Leichtmetallrädern von AEZ, Dotz, DEZENT und ENZO bestückt werden, während man sich als User im 360-Grad-Winkel frei um das Auto bewegt. Egal ob auf PC, Tablet oder Smartphone.



Leichtmetallfelgen sind Skulpturen – Sowohl Autos als auch Aluminiumfelgen sind äußerst plastische Gebilde. Da geht es um differenzierte Lichtkanten, unterschiedliche Blickwinkel, Hell-dunkel-Kontraste, konkave Oberflächen und konvexe Speichen.

Über 600 Fahrzeugmodelle bis Frühjahr 2016 – Der ALCAR 3D Konfigurator ist dabei nicht nur ein reines Prestigeobjekt mit einer Handvoll Fahrzeugen. Bereits zum Start stehen mehr als 300 Fahrzeugmodelle mit zahlreichen Lacken und das komplette Leichtmetallrad-Sortiment zur Wahl. Weitere Modelle werden sukzessive eingepflegt, so dass zum großen Räderwechsel im Frühjahr über 600 unterschiedliche Fahrzeugmodelle verfügbar sind.

Volle 360 Grad – Die Datenfülle geht übrigens keineswegs auf Kosten der Qualität: Pro Fahrzeug berechneten die Software-Spezialisten 52 Bilder, so dass Realismus und Flüssigkeit der Darstellung ihresgleichen suchen. Dabei punktet ALCAR zusätzlich mit einer qualitativ höchstwertigen Darstellung bis ins letzte Detail und 100 % geprüften technischen Daten.

Tuning-Pakete inklusive – Als ob das noch nicht genug wäre, zeigt ALCAR im neuen Konfigurator bei vielen Fahrzeugen optional auch gleich die Original-Tuningpakete an, wie z. B. Mercedes AMG, BMW M, Audi S-Line. Fehlt noch was? ALCAR hat sogar noch weitere Features eingebaut – so kann man ein Auto einfach tieferlegen oder die Scheiben tönen. – WELCOME TO THE 3rd DIMENSION! www.alcar.de/Konfigurator

LUFTFILTER

Wrangler frisch gefiltert

70 Jahre Offroad-Erfahrung machen den Jeep Wrangler zur Ikone unter den Geländewagen. Abseits befestigter Wege kommt jedem Luftfilter besondere Bedeutung zu, sorgen sie doch dafür, dass der Motor frei von schädlichen Staub- und Schmutzpartikeln bleibt. Deshalb bietet K & N schon länger für die verschiedenen Wrangler-Motoren passende high-performance-Filter für optimalen Luftfluss bei perfekter Filterung an. Saubere Luft in staubiger Umgebung wissen aber auch Fahrer und weitere Fahrzeuginsassen zu schätzen. Für alle Jeep Wrangler ab Baujahr 2011 mit V6-Motor bietet K & N deshalb auch neue waschbare und wiederverwendbare Innenraumfilter an. Der hält nicht nur Schmutz und Staub zuverlässig aus dem Innenraum fern, sondern filtert auch Schimmelpilze, Sporen, Bakterien und Keime aus der zugeführten Luft. Er hat Platz in der serienmäßig verbauten Innenraumluftfilter-Box des Wrangler. Einmal im Jahr mit dem K & N Refresher-Set gereinigt, kann der Filter immer wieder verwendet werden. www.knluftfilter.com



Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Markt

Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

Weitere Gebrauchtwagen finden Sie auf:
gebrauchtwagen.autobild.de



MAZDA



Mazda CX-7 2.2 MZR-CD Exclusive-Line, EZ 01/11, Diesel, 173 PS/127 KW, 50779 km, AHK, CD, Leder, Navi, Shzg., Xenon, Euro 5, Effizienzkl. D, Tel. 02373171622, **16.900 €** (H), PLZ 58706, Inserat AB01503244



Mazda CX-7 Exclusive-Line 2.3i MZR, EZ 01/11, Benzin, 260 PS/191 KW, 58300 km, Klima, LED, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 07731/90980, **18.990 €** (H), PLZ 78224, Inserat AB69455527

OPEL



Opel Insignia Kombi 2.0 CDTI Sport 4x4, EZ 09/12, Diesel, 194 PS/143 KW, 53446 km, CD, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 09281782232, **22.990 €** (H), PLZ 95032, Inserat AB73866277



Opel Mokka Edition 1.4 Turbo 4x4, EZ 09/12, Benzin, 140 PS/103 KW, 47273 km, Radio, CD, Schekheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 0232491604411, **16.666 €** (H), PLZ 45525, Inserat AB03670529

PORSCHE



Porsche Panamera GTS PDK Sport Chrono Approved, Autom., EZ 03/13, Benzin, 430 PS/316 KW, 34488 km, CD, Leder, Navi, SD, Xenon, Euro 5, Tel. 022556026, **76.480 €** (H), PLZ 53881, Inserat AB67902800



Porsche 911/997 Turbo Coupé Sport Chrono, EZ 06/06, Benzin, 480 PS/353 KW, 93490 km, CD, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 042633028831, **69.990 €** (H), PLZ 27383, Inserat AB14659069



Porsche 997 Turbo S Coupé, 1. Hd., Autom., EZ 09/10, Benzin, 530 PS/390 KW, 26900 km, Leder, Navi, Schekheft, SD, Xenon, Euro 5, Tel. 09513020114, **109.997 €** (H), PLZ 96052, Inserat AB92460626

SAAB



Saab 9-7X V8 5.3i Hirsch Performance, Autom., 2. Hd., EZ 09/06, 325 PS/239 KW, 123430 km, AHK, Radio, CD, Leder, Navi, SD, Xenon, Euro 4, Tel. 0833112369, **12.900 €** (H), PLZ 87734, Inserat AB86381321



Saab 9-3 2.0T Hirsch Performance XWD Aero, Autom., EZ 12/09, Benzin, 269 PS/198 KW, 144789 km, Radio, CD, Leder, Navi, Schekheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 0833112369, **24.900 €** (H), PLZ 87734, Inserat AB05023478

VW



VW Passat Variant 3.6 V6 4Motion DSG Highline, Autom., EZ 10/12, Benzin, 299 PS/220 KW, 66075 km, CD, Leder, Navi, Schekheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. F, Tel. 0592130656, **24.890 €** (H), PLZ 48529, Inserat AB41943986



VW T5 KOMBI 2.0TDI 4Motion, lang, EZ 03/13, Diesel, 179 PS/132 KW, 21850 km, Radio, CD, Schekheft, Euro 5, Tel. 06672/919495, **32.950 €** (H), PLZ 36132, Inserat AB84583545



VW Amarok 2.0 BiTDI 4Motion Highline, EZ 08/10, Diesel, 163 PS/120 KW, 42000 km, AHK, CD, Leder, Schekheft, Tempomat, Euro 5, Effizienzkl. D, Tel. 06258949949, **21.999 €** (H), PLZ 64584, Inserat AB02190686

BIKES



SkyTEAM Skymax, 125 cm², 2 Sitzpl., Retro Bike, ideal für Camping u. Freizeit, 5 KW/6,8 PS, 89 km/h, Motorradzul., 78 kg, große Modell- und Farbauswahl, Elektro- und Kickstarter, sehr geringe Unterhaltskosten, steuerfrei, jetzt ab **1.390,- €**, solange Vorrat reicht, günstiger Versand direkt vom Importeur www.x-atv.de Tel. 0461/5 05 44-0

NUTZFAHRZEUGE



VERSCHEUDERT: 100x KASTENWAGEN! TÄGLICH NEUE! SOFORT MITNEHMEN! Ducato, Jumper, Boxer, Transit, Daily, Sprinter u. Master meist KLIMA, z.T. AHK, 2012 - NEU/TZ, alle Größen und Motoren, ab **9.998,-** FINANZIERUNG AUCH FÜR SELBSTSTÄNDIGE bei Bonität! www.noellekg.de, Tel. 0202/40500.



Über 500 Ford Nutzfahrzeuge ständig auf Lager! Kostenlose Anlieferung Bundesweit! Ford Transit Courier, Connect, Custom, Pritsche, Dreiseitenkipper, Ranger ab 12.440 € in allen Varianten als Tageszulassung oder Neuwagen SOFORT verfügbar. 06031/6954021, 61169 Friedberg. Deutschlands größte Ford Ausstellung! Immer 1.000 Ford auf Lager! www.ford-koeigler.de

www.autobild-sportscars.de

WOHNMOBILE

Kaufe Wohnmobile
03944 - 3 61 60
www.wohnmobilcenter-aw.de

SONSTIGES

www.russfilter.info
Tel. 0461-9403510

MERCEDES



Mercedes-Benz GLK 350 CDI Comand, Autom., EZ 10/14, Diesel, 265 PS/195 KW, 27624 km, 4M-Sportpaket, PTS, Shzg., CD, Leder, Navi, Schekheft, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. C, Tel. 02373171622, **42.490 €** (H), PLZ 58706, Inserat AB70801140



Opel Insignia Sports Tourer 2.0T Sport 4x4, EZ 09/12, Benzin, 250 PS/184 KW, 155888 km, OPC-Paket, Frontkamera, CD, Leder, Navi, Xenon, Euro 5, Tel. 07131203960, **16.990 €** (H), PLZ 74076, Inserat AB44575118

PEUGEOT



Peugeot 4008 HDI 150 Allure, EZ 10/14, Diesel, 150 PS/110 KW, 17745 km, Stop/Start, Leder, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. C, Tel. 02215309990, **25.880 €** (H), PLZ 50968, Inserat AB76718377

RENAULT



Renault Koleos dCi175 FAP 4x4 Night & Day, Panorama, Vollausstattung, EZ 01/12, Diesel, 173 PS/127 KW, 161000 km, Radio, CD, Leder, Navi, Schekheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02118893210, **12.950 €** (H), PLZ 40589, Inserat AB95621529



Renault Koleos 2.0 dCi FAP 4x4 Dynamique, EZ 03/10, Diesel, 150 PS/110 KW, 69000 km, PDC, AHK, Radio, CD, Leder, Schekheft, Tempomat, Euro 4, Tel. 02118893210, **12.690 €** (H), PLZ 40589, Inserat AB67510668



Mercedes-Benz GL 500 4-Matic, 7-Sitzer, Autom., EZ 12/06, Benzin, 387 PS/285 KW, 136200 km, Fond-Entertainment, AHK, CD, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 06563963839, **27.900 €** (H), PLZ 54657, Inserat AB12269885



Peugeot 3008 2.0 Hybrid, Autom., EZ 10/14, Diesel, 163 PS/120 KW, 9900 km, Klima, Panorama, Shzg., PDC, HUD, CD, Leder, Navi, Schekheft, SD, Tempomat, Euro 5, Effizienzkl. A, Tel. 02373171622, **27.990 €** (H), PLZ 58706, Inserat AB25938297



DOSSIER ÜBER AUTONOMES FAHREN

ICH FAHRE NUN seit 60 Jahren und immer noch mit Freude Auto. Doch wenn die Autos in Zukunft alles selbst machen wollen, erübrigt sich eigentlich ein eigenes. Man bestellt sich einfach eins übers Internet dahin, wo man es braucht. Wie das heutige Carsharing, nur noch einfacher und besser.

DIETER R. KRÖNER, CH-3014 Bern

Interesse des Verbrauchers

Dass die Industrie großes Interesse an der Entwicklung des autonomen Fahrens hat, ist nicht zu übersehen. Aber gibt es überhaupt aussagefähige Umfragen darüber, wie der Endverbraucher das sieht? In meinem privaten Umfeld nimmt jedenfalls niemand diese Entwicklung positiv wahr.

LUTZ BOSTELMANN, 13125 Berlin

Neben der Landstraße

Als mein Navi heute morgen bei Nebel zu erkennen glaubte, ich führe 30 Meter neben der Straße, wusste ich, wie recht Peter Wippermann hat mit seiner Einschätzung: „Das selbstfahrende Auto muss bei allen Witterungsverhältnissen funktionieren.“ Solange das nicht einmal beim so wichtigen GPS der Fall ist, fahre ich lieber selbst.

ERICH NIESSEN, 57520 Langenbach

Erfahrung mit Mercedes Distronic

Seit vier Jahren fahre ich einen Mercedes mit Distronic-Abstandshalter. Zusammen mit dem Tempomaten

ist das für mich und meinen Vordermann ein Garant für entspanntes Fahren auf Bundesstraßen. Doch auf Autobahnen bei höheren Geschwindigkeiten stelle ich fest, dass meine Hintermänner den vom Abstandsregler gewählten Sicherheitsabstand oft zu groß finden. Dann werde ich rechts überholt. Was nutzt autonomes Fahren, wenn am Steuer des anderen Wagen ein Mensch sitzt, der anders denkt als die Automatik?

DIETRICH KSOLL, 22143 Hamburg



DIESEL GEGEN BENZINER: DER DIESEL IST NOCH NICHT TOT

Ergebnis nicht objektiv

Ich bin seit über 30 Jahren ein Freund des Diesel, finde Ihr Ergeb-



„Ein wirklich schönes Auto hat Jaguar da auf die Pfoten gestellt. Endlich können auch die Herren mit Bandscheibenvorfällen wieder Jaguar fahren.“

Jörg Feldhaus aus 40468 Düsseldorf zur ersten Fahrt im Jaguar F-Pace



nis von 9:7 für den Diesel aber nicht objektiv. Zum Beispiel haben Sie einen Preisunterschied von 28 Cent zwischen Diesel und Benzin angenommen. Der Durchschnitt übers Jahr liegt aber unter 20 Cent. Außerdem wurden die zusätzlichen Kosten für AdBlue nicht berücksichtigt. Und schließlich mussten Sie, um den Passat TDI gewinnen zu lassen, sogar statt der sonst angenommenen 15 000 Jahreskilometer 20 000 zugrunde legen.

MARTIN EICHLSEDER, 94167 Tettensweis

Dieselfreundlicher Vergleich

Ihr Vergleichstest ist dieselfreundlich. Beispiel Audi Q3: Für nur 4,5 Prozent Kostenersparnis bekommt man mit dem Diesel schlechtere Beschleunigung, mehr Lärm und Gestank, höhere Reparaturkosten und mehr Stickoxide. Auch für die geringe CO₂-Ersparnis eine schlechte Gegenleistung!

HEINZ HORBASCHKE, 91056 Erlangen

Diesel nur für Langstrecken

Bei meinem Diesel setzte sich nach viel Kurzstrecke im Winter der Partikelfilter zu. Das bedeutet Regenerationsfahrt, also sinnlos Sprit verbrennen. Wenn Sie einen neuen Rußfilter brauchen, wird es richtig teuer.

ANDY KEDZIA, 32052 Herford



NEUER BMW X1 GEGEN MERCEDES GLA UND RANGE ROVER EVOQUE

Schon von Kantsteinen überfordert

Hätten Sie BMW X1 und Mercedes GLA auch über Land und ins Gelände geschickt, wäre das Ergebnis zugunsten des Evoque ausgefallen. BMW und Mercedes machen auf schicken SUV, sind aber schon von hohen Kantsteinen überfordert. Genau da ist der Range mit seinen Fahrprogrammen deutlich überlegen.

JOHANNES KNEES, 28857 Syke



REPORTAGE: FIAT 126, DAS GÜNSTIGSTE AUTO DER WELT

Flexibel und günstig von A nach B

Dieser Artikel ist eine Wohltat. Einfach flexibel und günstig im Trockenen von A nach B. Wer diese „full-connected-self-driving-car-world“ ernsthaft möchte, die kein Mensch

braucht, soll sich doch von Bus und Bahn kutschieren lassen.

STEPHAN GRABER, 93152 Nittendorf

Erheblich besser und kaum teurer

Danke für den Artikel zum Fiat 126. Billiger geht es wahrscheinlich nicht mehr, aber es geht erheblich besser und auch nicht sehr viel teurer. Ich habe für 1400 Euro einen Fiat Seicento mit nur 28 000 km gekauft. Der verbraucht auch nur sechs Liter im Stadtverkehr.

GERALD SCHÜTZ, 92284 Poppenricht



BITTE GEBEN SIE AUCH BEI ZUSCHRIFTEN PER E-MAIL IMMER IHRE POSTANSCHRIFT AN.

FOTOS: HERSTELLER, S. KRIEGER

KONTAKT

Abonnements: 0 18 06 - 18 15 33*
Leserredaktion: 0 18 05 - 01 52 95**



Leserbriefe: redaktion@autobild.de
Kummerkasten: www.autobild.de/kuka



AUTO BILD,
Brieffach 3910, 20350 Hamburg



*0,20 €/Anruf aus dt., Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf/** 0,14 €/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk maximal 0,42 €/Min. Wir behalten uns vor, Leserbriefe gekürzt und elektronisch zu veröffentlichen. AXEL SPRINGER 24H-SERVICE: Telefon: 0 18 06 - 63 00 30*

Impressum

HERAUSGEBER BILD/BILD-ZEITSCHRIFTEN

Kai Diekmann

CHEFREDAKTEUR

Bernd Wieland (verantwortlich für den Inhalt)

STELLVERTRETER DES CHEFREDAKTEURS

Alexander Cohrs-Henschel

STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEURE

Tomas Hirschberger,
Christian Steiger (Content Supervisor)

ART DIRECTOR

Peggy Hiltrop, Henning Rucks

REDAKTIONSMANAGER

Andreas Borchmann

CHEF VOM DIENST

Mario PukSec

AUTOREN

Dipl.-Ing. Wolfgang König (Sonderaufgaben), Claudius Maintz,

Martin Putz, Joachim Staat, Stefan Voswinkel

TEST UND TECHNIK

Andreas May, Gerald Czajka (Stellvertreter,

Leiter Testabteilung), Dirk Branke, Jan Horn, Manfred Klangwald,

Henning Klipp, Mirko Menke, Dierk Möller, Bernd Sanders

TESTKOORDINATION

Gunnar Heisch

REPORTAGEN UND NACHRICHTEN

Hauke Schrieber; Frank Rosin

INVESTIGATIV

Matthias Moetsch

RATGEBER UND NEW MOBILITY

Jörg Maltzan;

Bernd Volkmens (Stellvertreter), Lars Busemann, Stefan Szych

FOTOSYNDICATION

Michael Grossmann

michael.grossmann@autobild.de, www.autobild-syndication.com

GRAFIK

Martin Klug (stellv. Art Director);

Jennifer Behrens, Annika Fischbeck, Laura Kluczy,

Malte Matheus, Nadine Schulz

KOORDINATION

Thomas Lammertz

REPRO

Bernd Klinger, Heiko Loose, Rudolf Lösel, Marco Weidig

SCHLUSSREDAKTION

Manfred Dzeick, Manfred Kolbe

DOKUMENTATION

Wilfried Kock

AUSLANDSKOORDINATION

Martine Wollborn-Moons

LESERREDAKTION

Stephan Puls

AKTIONEN UND KOOPERATIONEN

Maximilian Bitter, Olaf Leichert

ILLUSTRATOR

Larson

STÄNDIGE MITARBEITER

Timo Ahrens, Wolfgang Blaube,

Malte Büttner, Hendrik Diekmann, Andreas Feßer,

Benjamin Gehrs, Lukas Hambrecht, Georg Kacher,

Roland Kontny, Bendix Krohn, Götz Leyrer, Jan-Henrik Muche,

Diether Rodatz, Frederik E. Scherer, Wolfgang Sperzel,

Dipl.-Ing. Wolfgang Theenhaus, Thomas Wirth

FOTOGRAFEN

Harald Almonat, Toni Bader, Christian Bittmann,

Christoph Böries, Angelika Emmerling, Bernd Hanselmann,

Alfred Harder, Markus Heimbach, Sven Krieger, Martin Meiners,

Roman Rätzke, Thomas Rüdies, Uli Sonntag, Frank Stange, Ralf Timm

VERLAGSGESCHÄFTSFÜHRER

Dr. Hans Hamer

VERLAGSLEITER

Stephan Fritz

VERLAGSREFERENTIN

Fransiska Geertz

GENERAL MANAGER MARKETING

Anett Groch

ANZEIGENLEITUNG

Benjamin Schwappe (verantwortl. für d. Inhalt d. Anzeigen)

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31

VERTRIEB (EINZELVERKAUF)

Sales Impact GmbH & Co. KG, 20350

Hamburg; verantwortlich: Michaela Steen

WWW.AUTOBILD.DE

Burkhard Knopke (Chefredakteur)

DRUCK

Printavis GmbH & Co. KG, Betrieb Ahrensburg,

Alter Postweg 6, 22926 Ahrensburg.

Das Papier von AUTO BILD ist umweltfreundlich

und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich

chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

ABONNEMENTS

Postanschrift: AUTO BILD Abo-Betreuung,

Brieffach 39 60, 20350 Hamburg;

E-Mail-Bestelladresse: autobildabo@axelspringer.de

Telefon: 0 18 06-18 15 33* Fax: 0 18 06-60 63 03*

ONLINE-ABOSERVICE

24-Stunden-Aboservice auch unter www.autobild.de/aboservice

AUTO BILD erscheint wöchentlich und kostet im Handel 1,80 Euro

(inklusive 7% Umsatzsteuer) pro Heftfolge.

Der Jahresabonnementspreis im Inland beträgt 1,80 Euro pro

Heftfolge zzgl. ortsüblicher Zustellgebühren. Bei Mitbezug des

AUTO BILD MOTORSPORT-Supplements erheben wir eine

zusätzliche Gebühr von zurzeit 0,10 Euro pro Heft. Preise für

Auslandsabonnements auf Anfrage. Ein aktuelles Abo-Angebot

finden Sie auf der letzten Seite. AUTO BILD wird als Zeitschrift

und digital vertrieben. Alle Rechte vorbehalten.

ISSN 0930-7095

axel springer



VERLAG Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

www.axelspringer.de, Telefon: 0 40-3 47 00

AUTO BILD ERSCHEINT IN 33 LÄNDERN.

DIE EUROPÄISCHEN TITEL DER AUTO BILD-GRUPPE:

Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Türkei,

Griechenland, Polen, Kroatien, Schweiz, Österreich, Portugal,

Tschechien, Bulgarien, Ukraine, Estland, Finnland, Slowakei,

Lettland, Ungarn, Litauen, Spanien, Serbien, Montenegro,

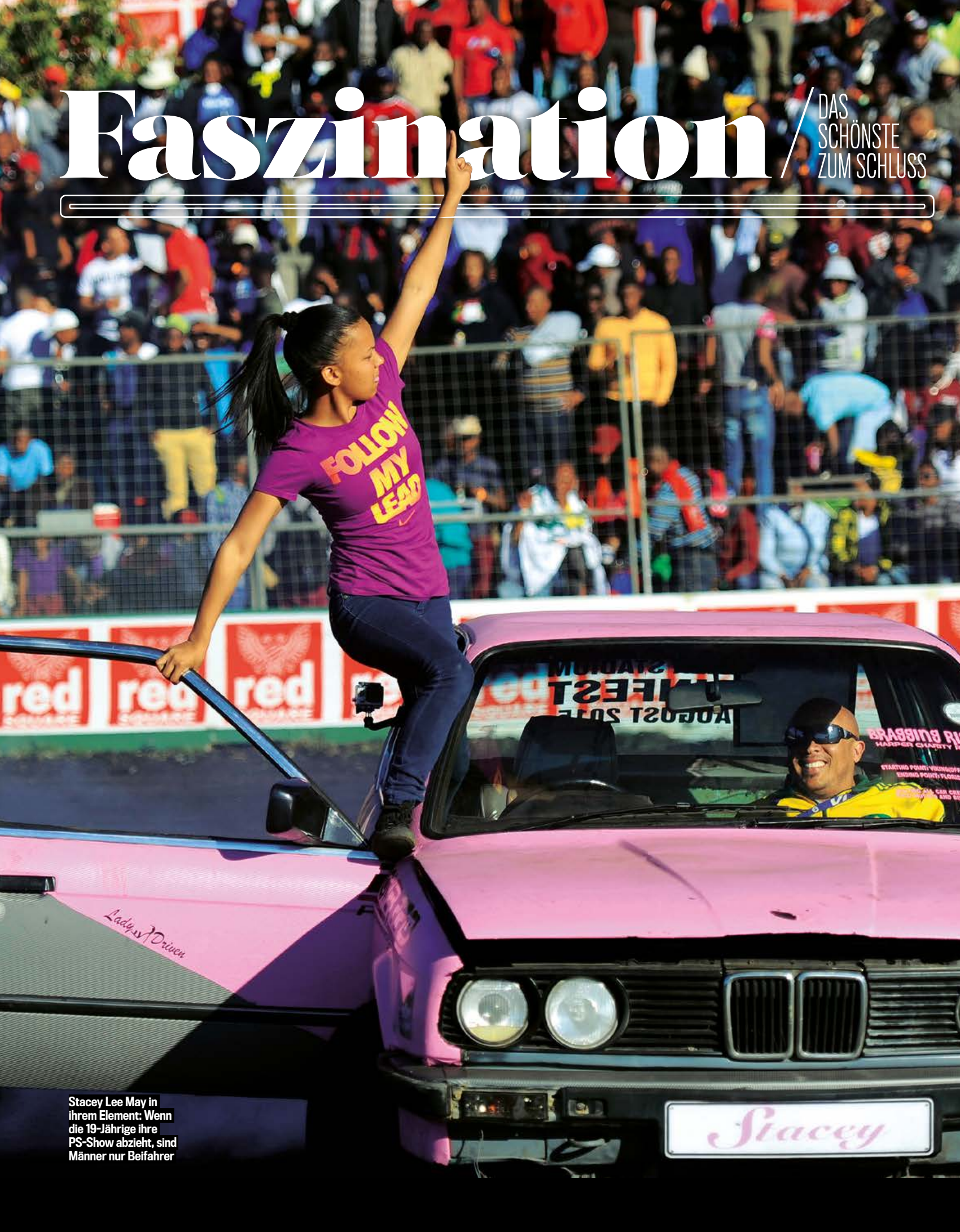
Slowenien, Rumänien, Weißrussland

WEITERE AUSGABEN AUSSERHALB EUROPAS:

Argentinien, China, Georgien, Indien, Indonesien, Mexiko, Thailand

Faszination

DAS
SCHÖNSTE
ZUM SCHLUSS



Stacey Lee May in
ihrem Element: Wenn
die 19-Jährige ihre
PS-Show abzieht, sind
Männer nur Beifahrer



Stacey



Felicia



Kaylin

Drift-Shows in Südafrika

Hier drehen die Girls durch

Spinning, das Driften mit Autos, ist in Südafrika längst Volkssport. Inzwischen gehören auch junge Mädchen zu den Stars der Szene

STACEYS WELT IST ROSAROT, hat 170 PS und Hinterradantrieb. In Staceys rosaroter Welt riecht es nach verbranntem Gummi und nach Abgasen, nach Benzin und Schweiß. In ihrer Welt gibt es fast nur Männer. Und ein paar Mädchen, die sind wie sie: wild, jung, mutig – und verrückt nach Autos.

Stacey, 19 Jahre, lange schwarze Haare zum Pferdeschwanz gebunden, steht in der Tür ihres 3er-BMW und streckt einen Arm in den Abendhimmel über Johannesburg, während ihr Auto Kreise auf den Asphalt malt. Auf ihrem T-Shirt steht „Follow My Lead“. Sie blickt wie eine Anführerin. Ernst, provozierend. Die Männer auf den Tribünen jubeln ihr zu. Sie klettert zurück ins Auto, reißt das Lenkrad herum und driftet mit ihrer ramponierten rosa Karre in die andere Richtung. Dann verschwindet sie in einem Nebel aus weißem Rauch, bis die Zuschauer die Hinterreifen platzen hören.

Die Welt von Stacey Lee May, das ist das Spinning. Es sind die Drift-Shows ihrer Heimat Südafrika.

Was vor vielen Jahren als illegales und lebensgefährliches Ritual autoverrückter Gangster im Township Soweto begann, ist heute anerkannter Motorsport. Wenn damals ein Tsotsi – so nennen sich die Gangster – getötet wurde, dann klauten die Mitglieder seiner Gang ein Auto, um damit am Tag der Beerdigung auf der Straße zu driften. Die letzte Ehre, Soweto-Style. Danach wurde der Wagen feierlich abgeackelt.

Bis vor wenigen Jahren starben immer wieder Zuschauer, weil Fahrer die Kontrolle über ihre Wagen, fast nur BMW, verloren und in die Menge rasten. Zwei Lagen alte Reifen grenzten die Asphalt-Showbühne in einem dunklen Gewerbegebiet des Townships ab. Auch der AUTO BILD-Fotograf musste sich mehrfach mit Sprüngen in Sicherheit bringen. Bei einem Event wenige Wochen zuvor waren vier Kinder ums Leben gekommen. Da haben dann auch die härtesten Typen gemerkt, dass sich etwas ändern muss.

Und Frauen? Waren kreischende Fans, bewundernde Verehrerinnen >>



„Spinning hat sich in Südafrika von einem illegalen Treffen zum professionellen Auto-Event entwickelt.“

Narina Pursad,
Promoterin

FOTOS: M. BEGA (4), MICHEL BEGA



Stacey

„In meiner ersten Woche hatte ich gleich einen Unfall. Da musste ich eben durch.“

Stacey Lee May (19)



Stacey weiß, was die Fans sehen wollen: qualmende Reifen und akrobatische Tricks, bei denen ihr Pferdeschwanz über den Asphalt wischt. Sie lenkt dabei mit dem rechten Fuß

» oder Geliebte der Helden, die Künstlernamen wie Sash oder Shanstone trugen. Ging die Sonne unter, mussten sie nach Hause, und die Männer tranken immer mehr, wurden immer übermütiger, und die Stimmung wurde oft aggressiv, nicht mehr ausgelassen.

Narina Pursad beobachtete das mit Sorge. Die Veranstalterin, heute 29 Jahre, war die erste Frau in der Spinning-Szene. „Heute“, sagt sie, „ist alles viel professioneller. Und sicherer.“

Dann zeigt sie durch den Fangzaun hinüber zu Kaylin Mikayla, die gerade ihren BMW E30 startet. Kaylin darf nur auf Drift-Shows Auto fahren. Sie ist gerade 14 Jahre alt geworden.

Kaylin gibt im Leerlauf Vollgas. Sie spielt mit der Kupplung. Kieselsteine spritzen weg. Das Gummi löst sich von den Hinterreifen. Dann macht ihr weißer BMW einen Satz nach vorn. Kaylin reißt am Lenkrad, weißer Rauch steigt auf, die Jungs jubeln. Sie fixiert die Pe-

dale und hängt sich kopfüber aus dem Fahrerfenster, bis ihre Haare über den Asphalt wischen. „Suicide Slide“ nennt sich der Trick, „Selbstmordschlittern“. Andere Stunts haben Namen wie „Snake“ oder „Get-out“, bei dem sie den Wagen während des Driftens verlässt und bei voller Fahrt wieder einsteigt. Nach ihrer fünf Minuten langen Show sind nur die Reifen am Ende. Kaylin richtet entspannt ihre Brille und sagt: „Die 5000 Rand, die ich heute verdie-

Kaylin zeigt einen besonderen Trick der Spinner: Mit blockiertem Gaspedal driftet ihr BMW weiter, während sie aus dem Wagen springt und nebenherläuft. Auch die 14-Jährige liebt den „Suicide Slide“ (unten rechts), bei dem die Schülerin kopfüber aus dem Fenster hängt



Kaylin



„Ich bin vor 7000 Menschen gefahren - natürlich will ich so bald wie möglich Profi werden.“

Kaylin Mikayla (14)



ne, sind nur der Anfang. Ich will Profi werden.“ Umgerechnet 280 Euro – nicht schlecht für ein junges Mädchen, das schon ein kleiner Star der Szene ist, obwohl sie erst im Juni vergangenen Jahres zum ersten Mal hinter einem Lenkrad saß. „Mein Vater ist auch ein Spinner. Er hat mir alles beigebracht. Er und Felicia.“

Felicia van Staden repariert gerade den hinteren Kotflügel ihres BMW im Fahrerlager mit Klebeband. Ein kleiner Unfall, nichts Schlimmes. Die Berufssoldatin ist so etwas wie die große alte Dame des Driftens. Sie ist 36 Jahre alt und seit zwei Jahren dabei. Für Mädchen wie Stacey und Kaylin ist sie ein Vorbild. Nicht nur hinter dem Lenkrad. „Ich zeige den Girls, dass man nicht um jeden Preis ein Profi werden muss. Wenn es denn überhaupt mal so weit kommt, dass die Mädchen wirklich von ihren Drift-Shows leben können.“

Felicia hat auch Stacey davon überzeugt, dass es zwar toll ist, vor bis zu 20 000 Zuschauern ihre spektakulären Drifts und Stunts hinzulegen. Dass es aber daneben noch mehr gibt. „Deswegen will ich Anwältin werden“, sagt die 19-Jährige, die in Johannesburg mit ihrem Jurastudium begonnen hat. „Ich will einfach Spaß mit meinem Auto haben. Und zeigen, dass das auch geht, ohne auf öffentlichen Straßen zu rasen. Und ohne Alkohol.“

Das Geld, das sie bei den Shows verdient, steckt sie ins Auto. In die Kuppelung, in die Reifen. Ihr Vater und ein befreundeter Mechaniker schrauben; sie guckt zu und lernt. Zwischen den Stunts stehen sie beim Auto. Der Kofferraum des 325i ist bis aufs blanke Blech leer geräumt. Auch der Tank wurde aus Gewichtsgründen ausgebaut und durch einen 20-Liter-Plastikbehälter ersetzt. Stacey sagt: „Spinning geht eigentlich nur mit einem BMW. Hinterradantrieb, leichtes Heck, starker Motor.“ Ihr kleiner Bruder Adam hört ihr aufmerksam zu. Der ist zwar erst elf Jahre alt und kann kaum über das Lenkrad blicken. Aber lange wird es nicht mehr dauern bis zu seinem ersten Auftritt.

Stacey ist froh, dass ihr Bruder lieber an offiziellen Veranstaltungen des südafrikanischen Motorsport-Verbands teilnehmen wird. Denn die gefährlichen, halbilllegalen Treffen in Soweto gibt es noch immer.

Heute sehen 7000 Fans zu, wie die Girls durchdrehen. Als Kaylin wieder an der Reihe ist, macht der DJ seine afrikanische Hip-Hop-Musik leiser,

Felicia

Vorbild für die jungen Mädchen: Auch Felicia begann erst vor zwei Jahren mit den Driftshows. Neben ihrem Beruf als Offizier der südafrikanischen Armee betreibt sie es als Hobby



„Spinning ist unser Sport, unsere Kultur. Wir wuchsen damit auf.“

Felicia van Staden (36)



SAGEN SIE UNS
IHRE MEINUNG,
UND SCHREIBEN
SIE UNS.

redaktion@autobild.de

und das Mädchen lässt den Motor aufheulen. Konzentriert und doch fast schon lässig sieht die 14-Jährige da hinter ihrem Lenkrad aus. Ganz bei sich. Dann die quietschenden Reifen, dann der weiße Rauch, die fliegenden Reifenfetzen, der tanzende BMW. Kaylin hat sich ein paar neue Tricks ausgedacht, doch nicht alle klappen auf Anhieb. Die Männer auf den Tribünen jubeln ihr trotzdem zu.

Felicia steht hinter dem Sicherheitszaun und beobachtet Kaylin, als wäre sie ihre Tochter. „Sie macht das toll“, sagt sie. „Und schau dir die Männer im Publikum an. Sie bewundern sie. Spinning ist für uns auch Teil unserer Emanzipation geworden.“

Dann rollt Kaylin zurück ins Fahrerlager; hilft, neue Reifen aufzuziehen; wischt sich die dreckigen Hände an einem öligen Lappen ab. HS

Gefährlich,
lustig, illegal –
so fing es an

2012 besuchten AUTO BILD-Reporter Hauke Schrieber und Fotograf Sven Krieger zum ersten Mal eine Drift-Show im Johannesburger Township Soweto. Damals gab es noch viele Unfälle. Die Shows waren illegal, wurden jedoch von der Polizei geduldet. Mädchen aber waren nur als Fans vor Ort.



AUFREGER

Ersatzteile

300 Tage warten



Noch immer nicht fertig. Familie Feinbier wartet seit Monaten auf das letzte Ersatzteil ihres kaputten Volvo C70: eine Leiste, die irgendwann im April kommen soll. Der Heckdeckel kam im Januar – nach fast 200 Tagen Wartezeit

FOTOS: R. TIMM, S. HABERLAND

Die Teileversorgung lässt selbst bei neuen Autos oft zu wünschen übrig

DIE ODYSSEE BEGINNT mit einem Knall. An einer Ampel kracht Loïc Feinbier (43) aus Essen im Mai 2015 ein holländischer Lkw von hinten in sein Volvo C70 Cabrio (Bj. 2013). Was dann folgt, beschreibt Feinbiers Werkstattchef als Albtraum, den er in 20 Jahren Berufserfahrung noch nicht erlebt hat. Hinterachse, Kotflügel und Heckklappe müssen repariert werden. Die Teile werden bestellt; Kofferraumdeckel und Blende sollen Ende August kommen. Doch dann wird dieser Termin verschoben. Immer wieder. Erst auf November, dann auf Januar, dann Februar – bis Feinbier am Tag 169 nach der Bestellung der Kragen platzt. Der zweifache Familienvater schickt zwei erboste Briefe an Volvo Deutschland und Schweden. Er will wissen, wie „eine Weltmarke wie Volvo für ein gängiges Fahrzeug, welches zum Unfallzeitpunkt erst knapp 1,5 Jahre aus der Produktion war, über ein halbes Jahr nicht in der Lage ist, ein Standardteil wie einen Heckdeckel zu liefern“.

Volvo räumt die Lieferschwierigkeiten auf Nachfrage ein und spricht von „Problemen mit einem Zulieferer“.

Kein Einzelfall. Immer wieder erreichen AUTO BILD Briefe von Lesern, die Ähnliches erleben. Stefan Mehr (44) aus

Übach-Palenberg (NRW) musste sieben Wochen auf einen Ersatz-Kabelbaum für sein nur acht Monate gefahrenes Fiat 500 Abarth 595 Cabrio warten. Mehr: „Das Teil kam erst, nachdem sich AUTO BILD eingeschaltet hat und ich drohte, vom Kaufvertrag zurückzutreten.“ Guido Fuß (44) aus Inden (NRW) hatte seinen Hyundai ix35 (Baujahr 2015) bloß 5500 Kilometer gefahren, als die Ölpumpe kurz vor Silvester Probleme machte. Einen kostenlosen Ersatzwagen stellte ihm Hyundai erst, nachdem sich AUTO BILD eingeschaltet hatte. Für Fuß inakzeptabel: „Ich warte nun schon seit vier Wochen auf mein Auto. Das ist ein bescheidener Service für eine Marke, die so stolz ist auf ihre Fünfjahresgarantie.“

Hersteller und Händler müssen rein nach Gesetzeslage über die gesetzliche Gewährleistungszeit von zwei Jahren hinaus tatsächlich keine Ersatzteile zur Verfügung stellen, sagt Rechtsanwalt Leif Hermann Kroll aus Berlin. Doch werden Teile innerhalb der Gewährleistungszeit nicht in angemessener Zeit, etwa zwei Wochen, geliefert, sollte man dem Händler als Vertragspartner eine Frist setzen. Kroll: „Notfalls muss auf eine Rückabwicklung des Vertrags bestanden werden.“ dp



SCHREIBEN
SIE UNS

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?
AUTO BILD,
Brieffach 39 40,
20350 Hamburg
E-Mail:
redaktion@autobild.de
Stichwort:
Ersatzteile

VOR 25 JAHREN



HEFT 5/1991. Der zwei Liter große Reihensechszylinder macht den neuen 3er-BMW zu einem kleinen Sportwagen. Dem 150 PS starken 320i reichen 8,4 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100, Schluss ist erst bei 214 km/h. Der Preis dafür: rund 40 000 Mark und – wegen der bewusst kurzen Getriebeübersetzung – ein Verbrauch von 12,1 Liter Superbenzin.



**DAS LETZTE
WORT**

Redakteur
MATTHIAS MOETSCH

TECHNIK-FASZINATION

VERSCHLAMMT, verschwitzt, aber glücklich: So kehrte unsere kleine Gruppe Mountainbiker nach einem dreistündigen Ritt durch die Harburger Berge vor den Toren Hamburgs zurück. Einer meiner Mitstreiter lud sein Rad in den Fond eines BMW M5 (560 PS). Ein anderer war mit dem Porsche Cayenne der Ehefrau da, weil sein Turbo S Cabrio (560 PS) für Transportzwecke doch etwas eng ist. Ich sah mich auf dem Parkplatz um; er war voll neuer Mercedes E-Klassen und teurer VW Busse. Wer will uns eigentlich weismachen, Rad-Fans seien ökobewegte Weltverbesserer? Audi-Chef Rupert Stadler fährt Rennrad und Mountainbike, Opel-Lenker Karl-Thomas Neumann twitterte seine Gefühle, als er kürzlich den höchsten Berg im Taunus per Pedalkraft bezwang. Auto- und Fahrrad-Faszination liegen dicht beieinander. Das muss auch mal gesagt werden.

PROFI-GRILL GRATIS

FÜR JEDEN GEWORbenen LESER



VORTEILE FÜR DEN NEUEN LESER:

- ✓ 51 Hefte für nur 1,80 € pro Heft
- ✓ 4 Hefte gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus



Exklusive Vorteile auf
www.autobild.de/vip-lounge



PRÄMIE FÜR DEN WERBER:

Lavastein Gasgrill „Irvine“

- Doppelbrenner, getrennt regelbar
- Deckel mit Sichtfenster
- 2 abklappbare Seitenablagen
- inklusive Lavastein, Schlauch, Regler, Piezozünder u. verchromten Grillrost
- Maße: ca. 94 x 51 x 102 cm
- eine Ausgabe der Zeitschrift „DER GRILLER“ gratis

**Auch Nicht-Abonnenten
können neue Leser werben!**



Serviovorschlag

JETZT BESTELLEN:



autobild.de/grillen



0 18 06 / 18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

146609+10

Bitte bei der Bestellung angeben



Der Werber erhält die oben genannte Prämie. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Jahresbezugspreises. Der Werber muss selbst kein Abonnent sein, um einen neuen Leser zu werben. Man kann sich nicht selbst werben. Der neue Leser darf AUTO BILD in den letzten 6 Monaten nicht im Abonnement bezogen haben. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Der neue Leser bestellt AUTO BILD für mindestens 1 Jahr zum Preis von zzt. 1,80 € pro Heft (51 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug liest er zusätzlich 4 Hefte GRATIS! Nach Ablauf des ersten Jahres kann er jederzeit kündigen und erhält zu viel gezahltes Geld zurück. Er kann der Nutzung seiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint im Verlag Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Vorstand, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 154517 B. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-se>.

VORSCHAU



AM 12. FEBRUAR IM NEUEN HEFT

Die nächste Ausgabe erscheint am Freitag – unter anderem mit diesen Themen:



Neuer Toyota RAV4 im Vergleichstest

Der **Mitsubishi Outlander** gilt als einer der besten Hybrid-SUV auf dem Markt. Doch jetzt bekommt er starke Konkurrenz durch den neuen **Toyota RAV4**



Was taugt ein BMW X6 für 26 000 Euro?

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist der BMW X6 ein gefragter Typ – und **ab 26 000 Euro** zu haben. Lohnt sich die Investition in diesen bulligen BMW?



Willkür beim Idiotentest

Die ohnehin umstrittene MPU, im Volksmund „Idiotentest“ genannt, gerät immer mehr in die Kritik. Denn ob jemand zur Untersuchung muss, hängt auch davon ab, in welcher Gegend er erwischte wurde.

Deutschlands Top 25 in der Kaufberatung

Die beliebtesten Neuwagen der Republik in der **Mega-Kaufberatung**: Wir sagen, welcher Motor sinnvoll ist, welche Ausstattung Sie nehmen sollten – und messen die tatsächlichen Verbräuche der Bestseller.



Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich

AMAZON.DE GUTSCHEIN GRATIS

JETZT AUTO BILD 13x PROBE LESEN

IHRE VORTEILE:

- ✓ 13 Hefte für nur 15,90 €
- ✓ 7,50 € sparen!
- ✓ 4 Hefte gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus

Exklusive Vorteile auf www.autobild.de/vip-lounge



30% sparen



JETZT BESTELLEN:

autobild.de/testen

0 18 06/18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

146703 + 04

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich sichere mir AUTO BILD zum günstigen Preis von zzt. nur 1,23 € pro Heft (13 Hefte) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Somit spare ich 30%. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 4 Hefte GRATIS! Wenn ich mich bis Erhalt der 10. Ausgabe nicht melde, erhalte ich AUTO BILD zum Preis von zzt. 1,80 € pro Heft (51 Hefte/Jahr). Ich kann dann die Zustellung jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Abbezugspreises. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint im Verlag Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Vorstand, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 154517 B. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-se>.

Friedrichshafen

Wangen im Allgäu



Bregenz

Gemeinde Reutte



JETZT ANMELDEN UND IM MAI DURCHSTARTEN!

Brand bei Bludenz



Fahren Sie mit bei der Bodensee-Klassik vom 5. bis 7. Mai 2016

Bereits zum fünften Mal geht es in die wunderschöne Bodensee-Region. Es warten viele neue Strecken und Highlights auf Sie: grandiose See- und Alpenpanoramen, herrliche Straßen, malerische Landschaften und Orte und viele tolle Etappen-Events. Lassen Sie sich dieses unvergessliche Erlebnis für Oldtimer und Youngtimer nicht entgehen und fahren Sie mit!

Anmeldung und alle Infos zur Rallye unter: www.bodensee-klassik.de



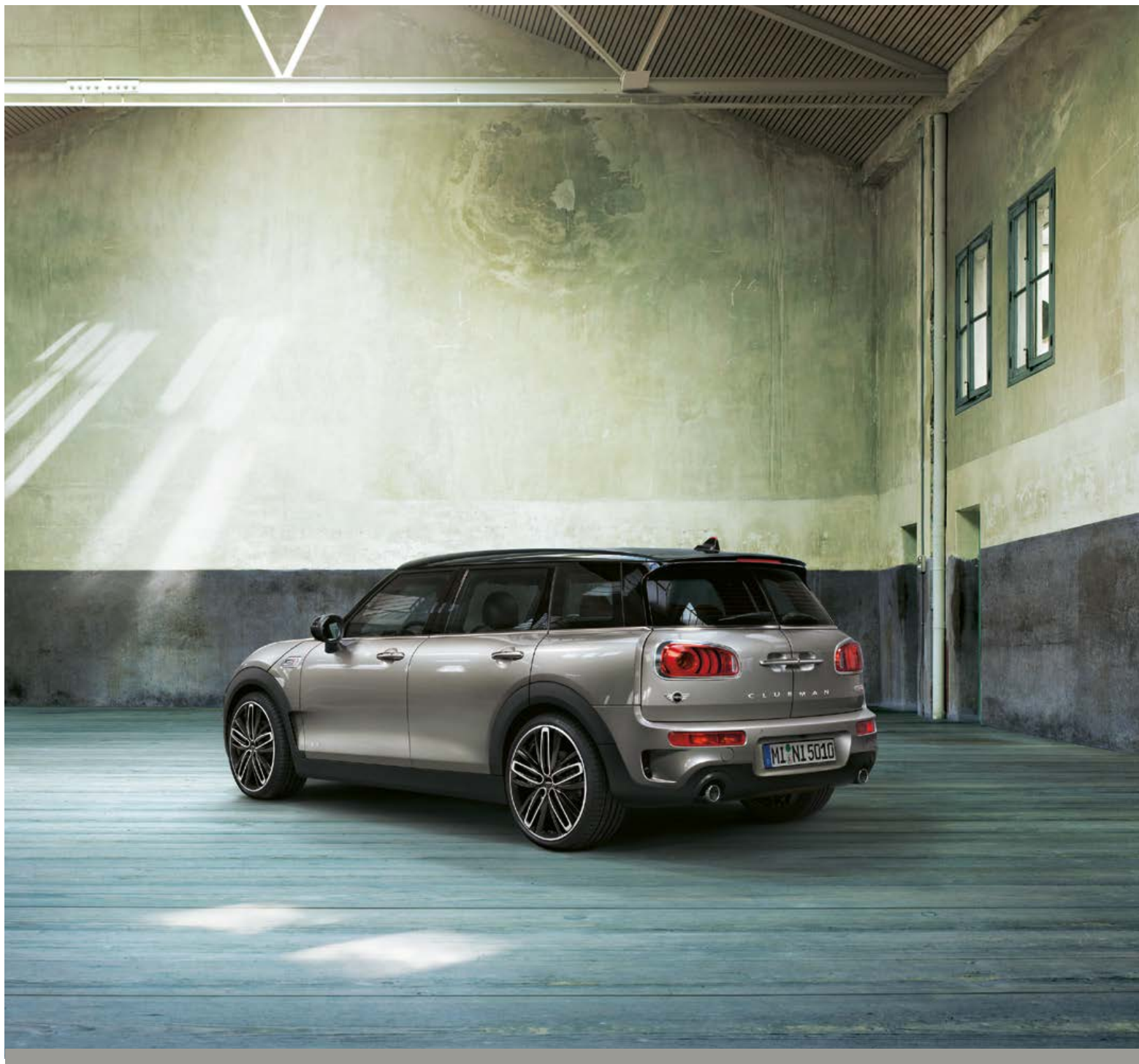
württembergische

Der Fels in der Brandung.



SONAX®

// Kongresskultur
Bregenz
The Art of Hosting



WEIL AUCH ANSPRÜCHE MIT DER ZEIT GRÖßER WERDEN.

Hinter den sechs Türen des neuen MINI Clubman erwartet Sie ein erstaunlich großzügiger Innenraum. Mit fünf Sitzen, mehr Beinfreiheit im Fond und einem Kofferraumvolumen von 360 Litern. Mehr Informationen unter mini.de/clubman.

**DER NEUE MINI CLUBMAN.
MACH, WAS DU FÜHLST.**



Kraftstoffverbrauch (je nach Modell) innerorts: 8,0 bis 4,7l/100 km, außerorts: 5,4 bis 3,7l/100 km, kombiniert: 6,3 bis 4,1l/100 km; CO₂-Emissionen (je nach Modell), kombiniert: 147 bis 109 g/km. Fahrzeugdarstellung zeigt Sonderausstattung.